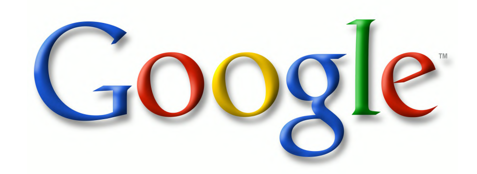




RAMÓN J. CÁRCANO

HISTORIA
DE LOS MEDIOS DE
COMUNICACIÓN
Y TRANSPORTE
EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

TOMO I

ILUSTRACIONES DE RAFAEL MONLEÓN



BUENOS AIRES
FÉLIX LAJOUANE, LIBRERO-EDITOR
51 y 53, calle del Perú, 51 y 53

1893

HISTORIA

DE LOS MÉDIOS DE

COMUNICACIÓN

Y TRANSPORTE

EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

RAMÓN J. CÁRCANO

HISTORIA
DE LOS MEDIOS DE
COMUNICACIÓN
Y TRANSPORTE
EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

TOMO I

ILUSTRACIONES DE RAFAEL MONLEÓN



BUENOS AIRES
FÉLIX LAJOUANE, Librero-Editor
51 y 53, calle del Perú, 51 y 53
1893

RAMÓN J. CÁRCANO

HISTORIA

DE LOS MEDIOS DE

COMUNICACIÓN

Y TRANSPORTE

EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

TOMO I

ILUSTRACIONES DE RAFAEL MONLEÓN



BUENOS AIRES
FÉLIX LAJOUANE, LIBRERO-EDITOR
51 y 53, calle del Perú, 51 y 53

1893

HISTORIA

DE LOS MEDIOS DE

COMUNICACIÓN

Y TRANSPORTE

EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

RAMÓN J. CÁRCANO

HISTORIA
DE LOS MEDIOS DE
COMUNICACIÓN
Y TRANSPORTE
EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

TOMO I

ILUSTRACIONES DE RAFAEL MONLEÓN



BUENOS AIRES
FÉLIX LAJOUANE, LIBRERO-EDITOR
51 y 53, calle del Perú, 51 y 53

1893

La Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina, *escrita á la vista de antecedentes inéditos ó poco conocidos, se divide en dos períodos : — dominación española é independencia y organización nacional.*

Este último llegará hasta 1860, fecha en que, constituído definitivamente el país, empezaron á publicarse con regularidad las memorias é informes referentes á la materia del presente estudio. Las deficiencias de instrucción y de criterio que contenga este trabajo, serán salvadas por los importantes documentos insertos en el apéndice, y que aun hoy pueden ser consultados con provecho.

R. J. C.

París, abril 1893.

HISTORIA

DE LOS

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

CAPÍTULO PRIMERO

LA COMUNICACIÓN

ANTES DE LA CONQUISTA

En las civilizaciones indígenas existía el correo como institución organizada. — Referencia de Herodoto. — El correo en Méjico. — Caminos, estaciones de tránsito y agentes postales. — Servicio en caso de guerra. — Comunicaciones entre los incas. — Carreteras, topos, casillas y chasquis. — Quipos. — Testimonio del P. Acosta. — Correspondencia oficial y encomiendas postales. — Chasqui fluvial. — Inca Yupangui establece numerosas postas. — Juicio sobre las comunicaciones indígenas.

En las civilizaciones indígenas se encontraba establecido el servicio de correos como institución social organizada, fun-

cionando regularmente en la vida ordinaria, ampliando sus medios y extendiendo su acción en los casos de guerra ó según lo exigieran las necesidades del gobierno.

Cuenta Herodoto que los antiguos persas escalonaban en los caminos de distancia en distancia, y por cada jornada de marcha, repuestos de hombres y caballos, alojados en estaciones especiales fundadas á este efecto. La nieve, el calor, la oscuridad, nada impedía á los mensajeros cumplir su cometido y hacerlo con la mayor rapidez. El que recorría la primera sección del camino, pasaba sus despachos al segundo, éste al tercero, y así sucesivamente hasta que el parte llegaba á su destino.

Un sistema semejante se observó en los vastos imperios de Montezuma y Atahualpa, antes que la barbarie de la conquista realizada por Hernán Cortés y Fran-

cisco Pizarro asentara sobre los escombros de la civilización aborigen el predominio y la fuerza creadora y progresiva de la civilización moderna.

Era costumbre en Méjico tener en los caminos agentes encargados de recibir y trasmitir noticias. Especialmente se adiestraban hombres con este objeto, acostumbrándolos á correr con gran celeridad. Existían estaciones comunes y fijas, donde vivían corredores muy ligeros, ejercitados, y conocedores de las veredas y caminos más cortos. Corrían sin descanso hasta el paradero próximo, comunicaban su mensaje á uno de sus sucesores, que estaba siempre listo, y partía inmediatamente á otra estación, y así es como, de posta en posta, volaba la noticia sin que fuese interrumpida un solo momento hasta llegar á la ciudad de Méjico.

En esta forma el correo recorría cincuenta leguas diarias, la distancia que

siglos después, en la época de Carlos II, andaban á caballo en el mismo tiempo los agentes postales de Inglaterra.

Los correos se llamaban *paguani*, que significaba el que corre ligeramente, porque de esta manera cumplían los deberes de su cargo. Se denominaban también *yciuhca titlantli*, que quiere decir mensajero que va de prisa.

Las estaciones se conocían por el nombre de *techialoyán*, ó lugar donde aguardaban, en que viven hombres habituados á correr rápidamente.

El servicio de los primeros como el establecimiento de las segundas, se multiplicaba en tiempo de guerra, llegando aquéllos y fijándose éstas hasta en el teatro mismo de las operaciones. Era un servicio extraordinario que se organizaba con prontitud sorprendente y se desenvolvía con inalterable regularidad cada vez que lo requerían los negocios del Estado.

Según la noticia que llevaba el *paguani*, dice el erudito Chavero, así eran su porte y su traje, y era esto tan conocido que bastaba verle para saber la calidad de las informaciones que debía trasmitir.

Si aparecía con su manta atada al cuerpo y el cabello ceñido, las noticias carecían de gran importancia.

Si venía á participar un desastre entraba en el *tecpau* silencioso y con el pelo suelto sobre el rostro.

Si era mensajero de victoria, se presentaba con el *chimali* al brazo, blandiendo el *macuahuitl*, trenzado el cabello, ceñido un lienzo blanco y haciendo gentilezas.

Los correos de este carácter se llamaban *tequihualitlantli*, es decir, embajador *tequihua*, porque para llevar tan faustas nuevas debían escogerse guerreros principales.

Oída la noticia por el *tecuhtli*, no le daba crédito desde luego, y hacía dete-

RAMÓN J. CÁRCANO

HISTORIA

DE LOS MEDIOS DE

COMUNICACIÓN

Y TRANSPORTE

EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

TOMO I

ILUSTRACIONES DE RAFAEL MONLEÓN



BUENOS AIRES

FÉLIX LAJOUANE, LIBRERO-EDITOR

51 y 53, calle del Perú, 51 y 53

1893

su resistencia y su fidelidad y vestían un traje particular que indicaba su profesión (1).

Las casillas estaban arrimadas al camino real y en lo más alto del terreno, de manera que se vieran unas á otras, y antes de llegar á ellas daban grandes voces anunciando su arribo. Los que debían reemplazarles esperaban mirando respectivamente á una y otra parte del trayecto para descubrir al mensajero en cualquiera de los dos rumbos, y salían á su encuentro, se repetían el recado hasta fijarlo bien en la memoria, y continuaban sin detenerse, renovando la misma operación en las estaciones sucesivas, y así la correspondencia de aquella época salvaba las distancias con una velocidad representada en tres

(1) Montesinos afirma que chasquis quiere decir « el que recibe », porque tomaba y recibía el mensaje de otro. — Garcilaso de la Vega, dice que significa « uno que hace un cambio ». — Solorzano asegura que la verdadera versión es *toma*, porque

días por quinientas leguas de recorrido.

Américo Vespucio observa que algunas naciones de indios eran tan veloces en el correr, que aun las mujeres, sin tomarse en ello mucho trabajo, solían hacer carreras de dos leguas, sin detenerse siquiera á descansar un momento (1).

En los tiempos de la colonia iban los chasquis como todos los indios, sin ningún distintivo ó prenda especial. En algunas provincias llevaban un cuerno ó caracol que hacían sonar desde lejos, para que en los pueblos se supiese su aproximación. En un zurrón de cuero ó maleta á la espalda conducían la correspondencia (2).

En ciertas regiones del Perú encuéntranse todavía los correos indios, reco-

cuando llegaba corriendo á la última estación vecina era la única palabra que pronunciaba al trasmitir el despacho al que le seguía.

(1) Solorzano. — *Chasqui.*

(2) Ricardo Palma, carta al autor.

rriendo á pie largas distancias, marchando rápidamente por ásperos caminos. Cargan á la espalda una pequeña cesta llamada *panacú*, fabricada con hojas de palma, juncos ó mimbres, de medio kilo apenas de peso, y en ella conducen todo su equipaje, donde nunca falta un par de ojotas de repuesto (1).

Los chasquis servían al gobierno, y conducían los despachos verbalmente ó por medio de los *quipos*, que eran el vehículo empleado por los peruanos para comunicarse las ideas y trasmitirlas á las futuras generaciones.

El quipo, que significa nudo, consistía en unas cuerdas de lana torcida, de tamaño diferente y colores diversos, con un cordón grueso como base, del cual se desprendían en forma de franja multitud de hilos más ó menos pequeños y delgados,

(1) F. Oliveira Cézar.—*La vida en los bosques sud-americanos*, cap. VI.

que anudaban según fuera el concepto que se deseara comunicar.

Los colores y los nudos eran el alfabeto



CHASQUI.

que con sus combinaciones daba medios para expresar de manera gráfica el pensamiento. En historia, poesía, legislación, estadística y administración general, los

quipos constituían la biblioteca y el archivo nacional.

« Yo he visto, dice el P. Acosta, un puñado de estos tejidos en los cuales un indio me trajo escrita la confesión general de toda su vida; y por ellos se confesaba como yo hubiese hecho leyendo un papel escrito. Yo le pregunté qué significaban ciertos flecos que me parecían algo distintos de los demás, y me contestó ciertas circunstancias que el pecado requería para ser prolijamente confesado. »

Se poseían los elementos y las formas materiales para mantener un intercambio constante de impresiones é ideas.

Los chasquis no se limitaban á realizar puramente el servicio de comunicaciones oficiales.

Los vecinos de la costa, en especial del puerto de Túmbez, remitían pescado para la regia mesa del Inca, y la delicada encomienda recorría en dos días cien leguas

para llegar á Cuzco. La caza, las frutas, los diversos productos de las cálidas regiones, se servían también frescas en la ciudad de los reyes (1).



FRAGMENTO DE UN QUIPO.

El chasqui corría durante el día y la noche, atravesando á nado los ríos y arroyos cuando no hallaba puentes.

(1) « De correos y postas, dice el P. Acosta, tenía gran servicio el Inca en todo su reino; llamábanlos chasquis, que eran los que llevaban sus mandatos á los gobernadores y traían avisos de ellos á la corte.

Humboldt tuvo ocasión de observar el correo de Trujillo, en momentos en que, conservando aún antiguas tradiciones, lanzábase al agua para hacer su camino.

Entre las costas del mar del sur y la provincia de Jaén de Bracamoros, situada al este de los Andes, existían rápidas comunicaciones establecidas por medio de los ríos.

El correo hallábase servido por indios, que durante dos días descendían á nado el Guancabamba ó Chamaya, en seguida el Amazonas, y por último el Pomahuara é Yngatambo hasta Tomependa.

La correspondencia se despachaba mensualmente. El paquete de cartas, envuelto en un pañuelo ó en una especie de calzoncillo llamado *guayuco*, era fijado al rede-

Estaban estos chasquis puestos en cada topo, que es legua y media, en dos casillas donde estaban cuatro indios. Estos se proveían y mudaban por meses de cada comarca, y corrían con el recado que se les daba, á toda furia, hasta darlo á otro chasqui que siempre estaban apercebidos, y en vela, los que ha-

dor de la cabeza en forma de turbante. Allí se conducía también un gran cuchillo ó machete, que acompañaba siempre al indio para utilizarlo en su defensa ó abrirse paso en la espesura de la selva.

Descendía á nado la corriente sin gran esfuerzo ni fatiga, abrazado á un palo de valsa, que son árboles de madera liviana. El río Chamaya era innavegable por sus numerosos bancos y caídas de agua, y el correo cuando encontraba una cascada, la salvaba pisando en tierra, y volvía á echarse al agua apenas pasaba el peligro.

No tenían necesidad de cargar provisiones de boca. Las encontraban en la generosa hospitalidad de las cabañas del trayecto, separadas por cortas distancias, en

bían de correr. Corrían entre día y noche cincuenta leguas, con ser tierra la más de ella asperísima. Servían también para traer cosas que el Inca quería con gran brevedad; y así tenía en el Cuzco pescado fresco del mar (con sus cien leguas), en dos días ó poco más. »

la costa y á la sombra de los bosques de bananos.

Era muy raro que la correspondencia se mojara ó perdiese durante la travesía. Su transporte era rápido y seguro, y el indio postal, después de tomar algunos días de descanso, regresaba por tierra á su punto de partida, para no remontar lenta y penosamente la poderosa corriente.

En sus guerras y traslaciones periódicas, siguiendo los ríos despoblados de cocodrilos, las tribus salvajes viajaban también á nado largos días, sin usar las rústicas embarcaciones tan empleadas en los grandes afluentes del Plata (1).

Para asegurar la inviolabilidad del correo, á veces iba, dice Prescott, acompañado y garantido con un hilo del ceñidor rojo que cubría la frente del monarca, y que se miraba con el mismo respeto y su-

(1) Humboldt et Bonpland, *Vues des Cordillères*.



CHASQUI FLUVIAL.

misión que el anillo de un déspota oriental.

Refiere Herrera que el famoso Inca Yupangui estableció numerosas postas en todo el reino, y cuando Atahualpa se fugó de la prisión en que Huáscar le encerró, ellas fueron las que inmediatamente esparcieron la noticia en toda la dilatada extensión de la comarca.

La civilización indígena organizó y mantuvo la institución de correos en el nivel que exigían las necesidades y cultura de su tiempo (1).

La correspondencia segura y frecuente no era requerida por razones de sociabilidad y de comercio, sino por intereses del gobierno político y de la administración pública.

El servicio postal hallábase fundado so-

(1) Antonio Herrera, palabras *Posta* y *Chasqui*. — G. Prescott, *Historia de la conquista del Perú*. — Montesinos, *Relación de antigüedades del Perú*. — Lic. Fernando de Santillán, *Antigüedades peruanas*.

bre los principios fundamentales dentro de los cuales se ha constituído, se ha desenvuelto y perfeccionado en la época moderna, adquiriendo las proporciones de un vasto y minucioso organismo, que aproxima y vincula, educa é instruye á la humanidad en todas las esferas de su actividad progresiva.

La rapidez en el transporte se basaba en hombres elegidos y adiestrados desde la infancia en correr velozmente.

La seguridad de la trasmisión, en el establecimiento de postas adecuadas que garantieran la continuación del mensaje.

La inviolabilidad y el secreto de la correspondencia se amparaba concediendo á los agentes el fuero de embajadores, resguardando su persona con insignias sagradas del monarca, y castigando con la pena de muerte la falsía ó adulteración de los despachos.

La economía en el costo se obtenía en

su grado máximo distribuyendo entre las diversas provincias el cuidado y los gastos de conservación ordinaria.

En el pescado y las frutas conducidas por los chasquis, encuéntranse los preliminares de la encomienda ó paquete postal que ha adquirido en este siglo un desarrollo extraordinario como servicio administrativo, incorporándose al movimiento y á los progresos de la correspondencia epistolar.

En Europa es muy remoto el origen del correo, pero su organización protegida por la autoridad del Estado, se verificó en una fecha que puede llamarse moderna. La Universidad de París fundó su establecimiento regular en Francia, creando un servicio de mensajeros para atender sus propios intereses, poniendo en comunicación á los alumnos con sus familias de las provincias. Alemania, Italia y Austria, no cuentan hasta el siglo XV en sus insti-

tuciones administrativas un progreso tan civilizador.

Cuando se descubrió un continente desconocido á la conquista, al estudio y á la cultura del mundo europeo, los aztecas y los incas poseían ya como un mecanismo ordinario de su organización social la institución de correos, que en su rusticidad primitiva realizaba la sentencia del progreso en sus actuales comunicaciones : celeridad, seguridad y economía.

CAPÍTULO II

DURANTE LA CONQUISTA Y LA COLONIA

La administración indígena desapareció durante la conquista. — Gonzalo de Abreu y Alonso de Alvarado. — Proyecto del marqués de Cañete. — Referencias del P. Acosta. — Las comunicaciones al principio de la colonia. — Carácter de la administración colonial. — De sus mismas condiciones debía participar el correo. — Llegó éste á ser al fin una función del Estado. — Por qué se retardó su fundación en el Río de la Plata. — Cómo se transportaba la escasa correspondencia de la población y del gobierno. — Noticias del P. Gervasoni y Ascarate du Biscoy. — Los viajes comunes.

La administración indígena desapareció en la época del descubrimiento y la conquista. Los estragos del tiempo destruyeron los caminos, y se abandonaron los co-

rreos como servicio sistemático y regular.

Se escribía sólo en casos excepcionales, y la correspondencia se conducía por enviados expresos ó se confiaba á la buena voluntad de los viajeros, que eran siempre expedicionarios militares.

Observa el P. Guevara, que Gonzalo de Abreu favoreció la destrucción de la ciudad de Jujuy, porque esta población facilitaba la comunicación con el Perú, y adoptó las mayores precauciones para embarazar los caminos y evitar todo comercio epistolar, por temor á que se trasmitieran informes al virrey y á la Real Audiencia, respecto del pésimo y criminal gobierno que había inaugurado y ejercía en la jurisdicción del Tucumán (1).

Cuando Alonso de Alvarado tuvo noticias de la supuesta sublevación de Martín de Robles, restableció entre Callao y

(1) P. Guevara, *Historia de la conquista del Río de la Plata.*

Cuzco el antiguo sistema de postas y chasquis, para conocer rápidamente los menores movimientos de las fuerzas rebeldes (1).

La supresión de los correos indígenas á Chile, establecidos después de la atrevida conquista de Inca Yupangui, dejaron en completo aislamiento á esta región codiciada por sus riquezas minerales. El viaje de Valparaíso al Callao ocupaba veinticinco ó treinta días, y la vuelta, retardada por los vientos reinantes y por la corriente del océano, exigía tres y más meses. El marqués de Cañete pensó remediar esta situación por medio de dos galeras que á la vez que sirviesen de presidio de criminales, serían aplicadas á la navegación del mar del sur. Los galeotes recogidos en toda la América debían servir para tripular estas embarcaciones. Mandóselas construir, los malhechores para

(1) Antonio Herrera. — Dec. XIII.

conducirlas se pidieron á las colonias, pero el proyecto no llegó siquiera á ensayarse, considerándose luego impracticable en esas condiciones un viaje de cuatrocientas leguas en pleno mar (1).

« Después que entraron los españoles en América, dice el Padre Acosta, se han usado los chasquis en tiempo de alteraciones y con gran necesidad. El virrey don Martín Enríquez los puso ordinarios, á cuatro leguas, para llevar y traer despachos, que es cosa de grandísima importancia en aquel reino, aunque no corren con la velocidad de los antiguos, ni son tantos, y son bien pagados, y sirven como los ordinarios de España, dando los pliegos que llevan á cada cuatro ó cinco leguas. »

Las necesidades y ocupaciones de la guerra, absorbieron toda la atención de los

(1) Barros Arana, *Historia de Chile*, tomo II.

conquistadores. Sólo se piensa, se funda y se conserva lo que asegura el dominio de la tierra descubierta y llena las exigencias inmediatas de una lucha avasalladora y esforzada.

Los caminos destrúyense por el abandono y á veces se interceptan deliberadamente, las informaciones se trasmiten por enviados particulares, y los chasquis, establecidos en casos especiales, desaparecen como servicio fijo y sistemático, perdiéndose la utilidad y las ventajas de una institución ya organizada.

La guerra constante contra los indios y las discordias sangrientas entre los españoles, mantuvieron largos años á la administración interior de la colonia sin participar de los adelantos propios de su tiempo.

Se invade, se asedia, se incendia, se destruye, se mata y se extermina; pero no se administra, ni se enseña y civiliza, sino más tarde, por los roces del dominio, la

mezcla de las razas y la asimilación de la cultura.

Sometida la tierra conquistada, asentadas definitivamente las poblaciones fundadas, y abierta la corriente de aventureros glotones de fortuna, nació la opresión del indígena, el trabajo aprovechado por la holgazanería, el comercio exclusivista y absorbente, y la mita, la encomienda y el repartimiento constituyeron la base del sistema colonial.

Habilitáronse los caminos indispensables á las nuevas posesiones, se construyeron algunos puentes y calzadas, y fué incorporado á los medios de ocupación un elemento desconocido en América, el caballo, que transformaba enteramente las maneras de transporte usadas en el mundo conquistado, sin regularizar, no obstante, el cambio de la correspondencia, que continuó servida, según las necesidades del momento, por comisionados militares y

por expresos costeados especialmente, sin elevar este servicio á la categoría de una institución social, amparada por la autoridad pública.

Caracteriza bien el espíritu de aquella época, el hecho de que invirtieran grandes recursos en la lujosa ostentación de fiestas de carácter más ó menos oficial, y levantaran iglesias en todas partes, hasta construirse cuatro y cinco en ciudades como Mendoza y San Juan, que sólo tenían treinta vecinos cada una, sin que á nadie le ocurriera fundar una escuela, ni establecer comunicaciones periódicas, que influyeran eficazmente en el comercio y educación colonial (1).

El correo debía aparecer y organizarse en la forma limitada y deprimida, impuesta por las ideas económicas de la colonización. « Era condición del pacto colonial,

(1) Barros Arana, *ob. cit.*, tomo I.

dice Colmeiro, que la metrópoli gozase del privilegio exclusivo de abastecer los mercados del nuevo continente con sus géneros y frutos, llevando en retorno los suyos y consumiéndolos ó dándoles salida á reinos extranjeros. España no producía lo bastante á la provisión y surtido de los inmensos dominios de América, y sin embargo se obstinó en conservar aquel imposible monopolio. Al cebo de una ganancia que algunas veces subía al quinientos por ciento acudió el contrabando con la diligencia acostumbrada, y en vano se esforzaba el gobierno á impedirlo, teniendo que vigilar más de cuatro mil leguas de costa. No llegaban á cuarenta las naves que en el siglo XVIII salían cargadas de nuestros puertos para América, y las de otras naciones pasaban de trescientas. »

El mismo proceso puede apuntarse en el servicio de correos, fundado bajo la regla invariable y despótica del monopolio,

inconveniente y dañino en este caso, porque constituyó un privilegio individual.

Se atiende á intereses mezquinos en su establecimiento y desarrollo; se le abandona á la previsión ó la desidia particular, á la voluntad y al esfuerzo del exclusivismo personal; se extiende ó restringe su acción arbitrariamente; las circunstancias imponen la explotación de derechos concedidos antes á otros; se producen las reclamaciones administrativas y las querellas judiciales; una inmensa zona de América permanece sin participar de los beneficios de una comunicación regular, hasta que por fin el adelanto en las ideas concluye con el absurdo privilegio de la explotación postal, y el correo se levanta á las alturas de una institución sostenida y desenvuelta por el Estado.

En la administración de las provincias del Tucumán y Río de la Plata, el servicio

de « correos fijos » no fué conocido hasta mediados del siglo XVIII.

La familia de Carvajal no extendió hasta entonces su acción sobre esta fecunda región de las colonias, donde poseía el derecho de ejercer su valioso monopolio. Este olvido secular en que permaneció un elemento tan importante de vida y desenvolvimiento social, no despertó las quejas ni provocó las representaciones de nadie.

Los pueblos son creadores de su propio destino, y el progreso es la adquisición y la perfección de los medios de satisfacer las necesidades humanas. Si las comunicaciones permanecieron abandonadas fué porque las exigencias de aquel tiempo no requirieron mayor esfuerzo para mejorarlas. Bastaban los difíciles y atrasados medios de transporte de que se disponía para llenar las ambiciones de una sociabilidad en formación.

Los viajes, el transporte de mercaderías

y la conducción de correspondencia, tenían ordinariamente el carácter de expediciones militares. Nadie se aventuraba en los caminos, sin disponer de recursos bastantes para garantir en su tránsito la propia defensa. Atravesando el desierto en estas condiciones, empleábanse veinte días de Buenos Aires á Santiago, veinticinco desde este punto á Chuquisaca, y cincuenta y cinco hasta Lima. La distancia total, calculada en seiscientas cincuenta leguas, se recorría á razón de ocho leguas y media por día. Era el tiempo ocupado en un viaje rápido. Las arrias tardaban frecuentemente cuatro, seis y ocho meses, según los accidentes de la travesía, nunca escasos en extensión tan dilatada (1).

La época no fué más adelantada que sus recursos de existencia, porque en caso

(1) Carta al rey del gobernador don Juan Ramírez de Velasco. Santiago del Estero, diciembre 10 de 1586. M. S. inédito en el archivo de Indias.

contrario hubiera nacido alguna idea, se habría sentido alguna fuerza destinada á completarlos.

El gobierno, el comercio, las relaciones de las diversas localidades, hallábanse servidas con una amplitud proporcionada á la esfera de su desarrollo.

La correspondencia era generalmente confiada á la bondad de los viajeros y al cuidado de enviados expresos costeados por el acuerdo común de los vecinos. Imponían la salida de estos últimos las necesidades del comercio y de la administración del Estado.

Reuníanse varios comerciantes, resolvían el envío y abonaban los gastos de viaje de un conductor especial, y la persona á quien iba dirigido se encargaba de entregar á los destinatarios la correspondencia.

Los correos establecidos así, en los casos determinados por la resolución de las

autoridades ó por la voluntad particular, hacían su recorrido á caballo, llevando consigo cuatro de muda generalmente, para no exponerse á quedar detenidos en el camino por falta de elementos de marcha.

El correo cabalgaba en uno y los otros tres los hacía correr delante, atados juntos para evitar la posibilidad de que se escaparan en los campos desiertos, é iba mudando y cabalgando ya en uno, ya en otro, mientras tenían aliento. Cuando disponía de recursos ó de generosas amistades, cambiaba en las casas del tránsito los caballos cansados por otros frescos. Durmiendo á la intemperie en la llanura ó en la montaña, hospedado en alguna de las escasas poblaciones del trayecto, ó rondando las cabalgaduras en las horas de reposo, según el sitio donde lo detenía la noche, el correo atravesaba las distancias en completa soledad y desamparo, y

nunca empleaba más de cinco días desde Buenos Aires á Córdoba (1).

Era práctica que apenas llegaba un buque á Buenos Aires, se despachase por el gobernador ó por el capitán de la embarcación un chasqui al Perú, conduciendo las cartas de España, para informar á los mercaderes de su llegada. Con motivo de esta noticia algunos de ellos partían inmediatamente á Buenos Aires ó enviaban comisiones á sus corresponsales, para comprar los efectos que consideraban convenientes.

Cuenta Ascarate du Biscoy que él mismo fué designado para llenar ambos encargos, pues entre muchas cartas que llegaron vino un gran paquete del rey para el Perú, encerrado en un cajón de plomo, como comunmente enviaban á las Indias todos los despachos de la corte española, para que

(1) Carta del P. Gervasoni, 1729.

si el buque se encontraba en peligro de caer en manos de enemigos, inmediatamente pudieran echarlos y sumergirlos en el agua. Empleó sesenta y tres días para llegar á Potosí, donde el mercader á quien iba recomendado, le condujo á ver al presidente de la provincia de Charcas, en cuyas manos puso la carta del rey. Luego pasó á casa del corregidor, le entregó lo que le pertenecía, y en seguida buscó á los oficiales reales para quienes traía órdenes, distribuyendo en esta forma la correspondencia de que era conductor.

Había sido correo de buenas noticias, y recibió como obsequio del presidente una cadena de oro en recompensa de sus recomendables servicios (1). Era tan lenta y difícil la comunicación, que bien merecían sus agentes especiales distinciones.

(1) Relación de los viajes de M. Ascarate du Biscoy al Río de la Plata, y desde aquí por tierra hasta el Perú, con observaciones sobre estos países. — Londres, 1698.

Los viajes comunes se realizaban en carretas y arrias de mulas, cruzando paso á paso enormes extensiones, y demorándose en innumerables estaciones del trayecto. Eran los conductores ordinarios de la correspondencia, cuya respuesta, como observa Concolorcorvo, llegaba muy tarde ó no volvía nunca.

CAPÍTULO III

MONOPOLIO DEL CORREO

La familia Galíndez de Carvajal.

1514-1769

Monopolio del correo. — El doctor Galíndez de Carvajal. — Su origen y nacimiento. — Hijo sacrílego es legitimado. — Sus estudios en la universidad de Salamanca. — Cultivó las ciencias jurídicas. — Graduóse de licenciado. — Es nombrado catedrático de prima de leyes y oidor en la cancillería de Valladolid. — Ascendió á consejero de la corona. — Recibió el título de doctor. — Honores y cargos públicos que adquirió. — Condiciones de su espíritu. — Sus diferentes trabajos intelectuales. — Adquirió el título de correo mayor de las Indias. — Cédula real que lo confirió. — Dificultades que se oponen en América al ejercicio del monopolio. — Reclamación de Carvajal y cédula de Carlos V. — Amplitud del privilegio. — El correo nació sin la corrupción del

libre porte. — Esta práctica es un vicio contemporáneo. — Importancia de la tendencia contraria al monopolio. — Muerte del doctor Carvajal. — Diego de Carvajal y Vargas. — Diego de Carvajal y Vargas, Marroquín de Montehermoso. — Francisco de Carvajal y Vargas. — Diego Anastasio de Carvajal y Vargas. — Diego Gregorio de Carvajal y Vargas. — Catalina Isidora de Carvajal y Vargas. — Fermín Francisco de Carvajal y Vargas. — La familia de Carvajal fija su residencia en Lima. — Mutilaciones de su privilegio. — Cédula concediéndolo á Martín de Olivares en Nueva España. — Oposición de Carvajal. — La reiteró el conde del Castillejo y no obtuvo resultado. — Despojo en la isla de Cuba. — Inutilidad de las tentativas de reivindicación. — Usurpación en Nueva Granada. — Gestiones del marqués de Monte Rico. — Fueron favorablemente atendidas. — Observación del rey. — Condiciones que impuso. — En el Perú se intentó realizar la reversión. — Informe del príncipe de Santobono. — Luchas de la casa de Carvajal. — Medios de evitarlas. — Conducta que observó. — Circunstancias que más perjudicaron al monopolio. — Propósitos que inspiraban á los funcionarios del gobierno y á la corona misma. — Los Carvajal y los Tasis. — Sistema observado por cada casa en la explotación del monopolio. — Caracteres de una y otra concesión. — Reversión del privilegio de los Tasis en España. — Correo mayor de Portugal. — El monopolio fué una ley de la época.

Durante tres siglos, á la historia del correo aparece unido en América el nom-

bre de una familia que adquirió su monopolio.

El noble y docto consejero de Carlos V, como le llama Solorzano, el doctor don Lorenzo Galíndez de Carvajal, obtuvo á perpetuidad el título de correo mayor de las Indias, y el goce de todos los beneficios que el servicio postal pudiera producir.

Á una histórica familia, de linaje ilustre, que remontaba su filiación á un gran servidor del rey Fernando I de León, pertenecía el doctor Carvajal. Nació en Plasencia el 23 de diciembre de 1472. Don Diego González de Carvajal, arcipreste de Trujillo, arcediano de Coria y canónigo de las iglesias de Sevilla y Plasencia, lo hubo en una doncella de la noble estirpe de los Galíndez de Cáceres. Su origen sacrílego, dadas las preocupaciones religiosas de la época, hubiera constituído la desgracia y vergüenza de su vida, pero el canónigo, respetado y valedor en la corte, obtuvo

para su hijo carta de legitimación de Fernando el Católico, de quien el joven legitimado fué más tarde consejero.

Realizó sus estudios en la universidad de Salamanca, entonces la más célebre del mundo, y entre siete mil alumnos que concurrían á sus aulas llamó especialmente la atención por la intensidad y amplitud de su inteligencia fecundada por el trabajo perseverante.

Se consagró á cultivar las ciencias jurídicas, y alcanzó en ellas grandes éxitos. Según uno de sus biógrafos, « estudió los derechos con tanta erudición y opinión, que fué catedrático de prima de leyes en la misma universidad », entrando en ella como maestro, apenas había dejado de asistir como discípulo.

Siguiendo la costumbre de la época graduóse de licenciado. Muy pronto su reputación salió del recinto de la cátedra salamanquina y trascendió hasta la

corte. Los Reyes Católicos ponían mucho esmero en la designación del personal de la administración pública, principalmente de los funcionarios judiciales, y por eso mismo, teniendo presente los méritos del doctor Carvajal, le nombraron oidor de la cancillería de Valladolid.

Su nombre ganó mayor respeto y consideración en este nuevo cargo, y dió « tales muestras de ciencia, conciencia, prudencia y talento », que los soberanos le llamaron á formar parte de su real consejo. Tenía entonces treinta años, tiempo en que la generalidad de los hombres principiaban á ejercer las funciones públicas.

En esta alta posición, Carvajal creyó conveniente elevar su título académico, y se graduó de doctor, lo que no era extraño, porque entonces « solían hacerlo así los oidores y consejeros, y aun oponerse á las cátedras, hasta que después se les prohi-

bió por la incompatibilidad que había con sus oficios ».

Revela también la importancia de su personalidad, el respeto que infundían sus talentos, y la confianza que inspiraban sus virtudes, el hecho de asistir al acto de otorgar su testamento Isabel la Católica.

En su famoso codicilo, la reina encargaba á su marido y á sus hijos que mandaran á ordenar en un solo cuerpo las leyes del reino, entonces víctima de la mayor confusión y anarquía en materia de legislación, que se hallaba desparramada en diversas ordenanzas y recopilaciones, truncas unas, abandonadas otras, y muchas enteramente desconocidas.

El doctor Carvajal contaba á la sazón treinta y tres años, y fué elegido entre los sabios de su tiempo para realizar aquella tarea. Es esta sin duda la obra más seria é ilustre de su vida. Su comisión era muy difícil y extensa. Debía no sólo recoger

metódicamente y por orden analítico los ordenamientos y actas de Cortes que pudieran concordarse desde don Alonso el Sabio, sino también revisar, confrontar y restituir el texto de las Partidas, alterado por descuidadas copias y ediciones admitidas como auténticas.

El doctor Carvajal se consagró de lleno á la trascendental empresa que le fuera encomendada, y á los dos años de labor, había ya restablecido gran parte de las Partidas al « genuino candor de texto y frase del mismo legislador ».

Poseía terminado la mitad del trabajo y muy adelantado encontrábase el resto, cuando la muerte no le permitió concluirlo.

Completo abandono de la ímproba obra que aniquiló su vida hicieron sus hijos, en cuyas manos quedó aquella. Ocupados en trasladarse á las Indias para explotar el monopolio legado, olvidaron enteramente

su herencia intelectual, si no más lucrativa, quizás más honrosa y duradera que el privilegio de correos. Fué tan completo y condenable el descuido, que muchos años después, ignorándose aún los estudios de Carvajal sobre las Partidas, se publicaron los trabajos de igual carácter realizados por Gregorio López, cuyo cotejo y glosa han prevalecido hasta nuestros días, sin que nunca pueda mencionarse al primer investigador de la legislación general de España (1).

Caballero de la orden de Calatrava, del consejo y cámara de los Reyes Católicos, de

(1) En la Biblioteca de la Academia de la Historia (Madrid), B. 16, se encuentra un tomo inédito titulado: « Vida y obras mstas. del doctor don Lorenzo Galíndez de Carvajal, del consejo y cámara de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel, y doña Juana y don Carlos, su hija y nieto, dispuestas para dar á luz por don Rafael de Floranes, señor de Tavaneros, con sus notas y vida del Sr. Galíndez. » Tomamos de esta obra las noticias sobre el doctor Carvajal, é insertamos en el apéndice los principales fragmentos que se refieren á su persona. — V. apénd. I.

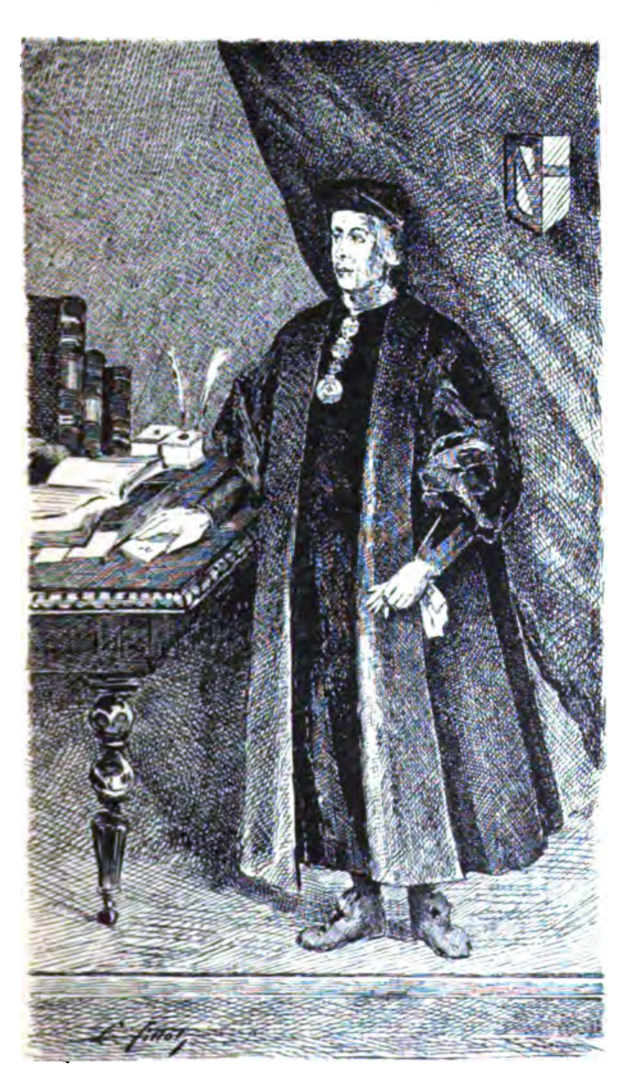
la reina doña Juana y del emperador Carlos V, relator y refrendatario de los reales privilegios, doctor, conservador, y juez privativo de la universidad de Salamanca, su catedrático de leyes, regidor perpetuo de la isla de Tenerife y de la ciudades de Plasencia y Salamanca, escribano mayor de los sacos, puertos y aduanas, desde la villa de Gibraltar á la ciudad de Cartagena, cronista de los Reyes Católicos y sabio ordenador de las leyes de Partidas, añadió á estos altos cargos y distinciones, que revelan sus méritos é importancia, el privilegio de agregar al antiguo blasón de su casa las águilas del imperio, gran honor que Carlos V le concedió á principios de su reinado.

Reunía el doctor Carvajal á su inteligencia y preparación la constancia y actividad más incesante en el trabajo. No reducía su labor á las posiciones públicas que ocupaba. Su espíritu investigador, sis-

temático y profundo, penetró con fuerzas de dominio en todas las materias que despertaron su estudio, y adquirió en ellas la fama de pensador y erudito. Aparte de sus obras de jurisprudencia y administración, ciencias en que ejerció acción considerable, cultivó con éxito la historia, y en este género legó á la posteridad numerosos trabajos, que son la comprobación de las fecundas y diversas aptitudes de su talento.

Abrió un camino nuevo, que manifiesta la seriedad y honradez de su carácter, y señala un progreso trascendental en el método de exposición histórica. Fué el primero, según Ambrosio de Morales, que no afirmó un hecho ni avanzó un raciocinio, sin presentar los documentos en que se fundaba.

Fiel á este sistema, escribió una *Memoria ó registro breve donde el rey y la reina católicos*, N. N. S. S. (q. h. g.), *estuvie-*



DOCTOR DON LORENZO GALÍNDEZ DE CARVAJAL.

ron cada año desde 1477 en adelante; la *Historia de lo sucedido después de la muerte del rey don Fernando;* y *Anotaciones á la Historia de España; Genealogía de los Carvajales; Adiciones á los varones ilustres de Fernán Pérez de Pulgar; Anales de los Reyes Católicos;* y *Suma de las crónicas de los Reyes Católicos* (1).

Ocupando la presidencia del consejo de la corona, adquirió, trece años antes de morir, el monopolio de los correos de América, como una retribución lucrativa de los eminentes y constantes servicios que había prestado á la nación.

El 14 de mayo de 1514, le fué otorgado el título de correo mayor de las Indias, firmado por el rey don Fernando como regente de Castilla á causa de la enfermedad de su hija, la reina conocida en la historia con el nombre de doña Juana la Loca.

(1) F. de Bethencourt, *Anales de la nobleza de España*, tom. IV, 1864.

La cédula que constituía aquel privilegio declaraba: « Que las cosas de las Indias del mar Océano y Tierra Firme, entonces llamada Castilla del Oro, habían crecido y crecían cada día, despachándose muchos correos y mensajeros, yendo y viniendo cartas, y que en las que se despachaban por la casa de contratación de Sevilla, había buen recaudo, no sucediendo de las que venían de las Indias, en que recibían mucho daño varias personas. Por hacer bien y merced al doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, de su consejo, acatando los muchos, y buenos y leales servicios que había hecho y hacía cada día, y en alguna remuneración de ellos, entendiendo que cumplía así á su servicio y al buen recaudo de la dicha negociación, le hizo merced, gracia y donación pura, perfecta é irrevocable, dicha entre vivos, para entonces y para siempre jamás del oficio de correo mayor de las Indias y Tierra Firme del mar Océano, des-

cubiertas y por descubrir y de las negociaciones y despachos, que de acá para allá y de allá para acá, y en las mismas islas, Indias y Tierra Firme y para otras partes de ellas se hicieren, para dicho doctor Carvajal, para sus herederos y sucesores, y para aquél ó aquéllos que de él ó de ellos hubiesen título, causa ó razón alguna, como lo tenía el correo mayor de Sevilla; siendo su voluntad que por mano de dicho doctor Carvajal, y de sus herederos y sucesores, perpetuamente para siempre jamás, y de quien su poder ó derecho hubiese, se despachasen todos los correos y mensajeros que fueren menester, así por el virrey, gobernador, juez y oficiales, como por otras personas que estuvieren en las dichas Indias, islas y Tierra Firme, descubiertas y por descubrir, para cosas que fuesen menester de las unas á las otras, ó en ellas mismas de unos pueblos á los otros, como los que hubieren de despachar para estos

reinos. Y asimismo los que hubieren de enviar los oficiales que residían en la dicha ciudad de Sevilla, y residiesen de allí adelante, ó en otra cualquiera parte si adelante se mudase la dicha contratación ó se dividiere ó acrecentare más, y que pudiesen llevar y llevasen los derechos y salarios y otras cosas al dicho oficio anexas y pertenecientes, gozar de las libertades, inmunidades y exenciones, según cómo y de la manera que los había llevado y llevaba, y había gozado y gozaba el correo mayor y su lugarteniente de la expresada ciudad de Sevilla, prohibiendo el que se despachasen correos y mensajeros que no fuesen por mano de dicho doctor Carvajal, y de sus herederos y sucesores, con imposición de varias penas » (1).

Las autoridades de América opusieron dificultades é impedimentos á los correos

(1) R. Céd., mayo 14 de 1514.

que en virtud del privilegio concedido despachábanse en las islas descubiertas del Maluco y otros puntos de las Indias. El doctor Carvajal ocurrió entonces á la corona, pidiendo garantías en el uso de sus derechos, y Carlos V expedió una real cédula confirmando ampliamente el monopolio concedido en el reinado de doña Juana. Declaraba que la merced hecha al doctor Galíndez de Carvajal « se entendía y extendía á todas las Indias, islas y Tierra Firme, descubiertas y por descubrir, dentro de los límites de su demarcación, así de las del Maluco y contratación de especería, como todo lo demás de cualquier calidad que fuere » (1).

En los dos documentos originarios del monopolio, la corona no se reserva ninguna prerrogativa sobre el transporte de la cor-

(1) R. Céd. de Carlos V, Toledo, octubre, 27 de 1525. Antecedentes del correo de Indias. Impreso en el archivo de Indias.

respondencia, no establece diferencia entre el servicio público y el servicio oficial, y para que ni el silencio á este respecto levante dudas, determina expresamente que al virrey, gobernador, juez, oficiales y casa de contratación, Carvajal ó sus herederos « pudiesen llevar y llevasen los derechos y salarios y otras cosas al dicho oficio anexas y pertenecientes ». Y para mayor abundamiento, declaraba que el correo mayor de Indias disfrutaba en su privilegio de la misma amplitud que el correo mayor de Sevilla, á quien no habían impuesto ninguna excepción en el pago de porte, que debían abonar hasta las comunicaciones del mismo soberano (1).

Las malas prácticas administrativas han introducido posteriormente el vicio de la correspondencia oficial, de conducción gratuita, y han sido necesarios asiduos es-

(1) Anales de las ordenanzas de Correos de España, tomo I.

fuerzos de controversia y propaganda ilustrada, para desterrarlo de la legislación y de los hábitos de la *burocracia* contemporánea.

El correo nació y se desenvolvió en América, sin caer en el error funesto de instituir la correspondencia libre de porte. Ha sido este un abuso reciente. La dominación española en los últimos años de su predominio alteró en este punto los buenos principios, pero con tanta restricción y cuidado que si el abuso era posible, lo era con gran peligro de los culpables (cap. XVI.)

La ausencia del libre porte en la institución colonial de correos, es un hecho notable en su origen como en su existencia. Es preciso recordarlo por las discusiones y pleitos que en su defensa sostuvo la familia de Carvajal, y por honor y respeto del pasado, que adoptando una práctica tan adelantada, fundó en América el ser-

vicio público de la comunicación epistolar, historia ambulante de la vida, según la expresión de Voltaire.

Un incidente de considerable trascendencia debe también señalarse en los primeros días del correo. Apenas se pretendió ejercer su monopolio en las Indias, hubo de vencerse decidida oposición, reveladora de una contraria y decidida tendencia. Fué necesario para dominarla la intervención del mismo soberano, y el doctor Galíndez de Carvajal, en la plenitud de su vida y valimiento, pudo presentir las luchas que librarían sus herederos para conservar la integridad de su extenso privilegio.

Después de la cédula de confirmación de Carlos V, pareció asegurada la tranquila posesión del monopolio. El servicio postal de la América española quedó desde entonces entregado á la voluntad de una empresa particular, que atendiendo sólo

á sus propios intereses podía ampliarlo ó restringirlo, puesto que constituía un beneficio puramente personal, otorgado en ejercicio de facultades incontestables de la real soberanía.

El doctor Galíndez de Carvajal falleció en Burgos en 1527, á los cincuenta y cinco años de edad, dejando dos hijos, de los cuales el primogénito murió sin sucesión, y el sobreviviente, don Diego de Carvajal, heredó sus títulos y privilegios, y pudo prolongar el nombre de familia. Caballero profeso del hábito de Santiago, juez conservador privativo de los estudios de Salamanca, de los consejos de hacienda y guerra del emperador, su gentilhombre de cámara y del rey Felipe II, alcaide del castillo y fortaleza de Mantonches, regidor perpetuo de Plasencia y Trujillo, alcalde de Lima en 1562, y segundo correo mayor de las Indias, casó con su prima doña Beatriz de Vargas y Sotomayor, señora del Puerto y del

Valhondo, por cuya alianza corren unidos en sus descendientes las armas y apellidos de Carvajal y Vargas. Prestó grandes servicios en Lima donde estaba avecindado, y murió en esta ciudad el 28 de junio de 1576.

En los anales de la nobleza española, los sucesivos correos mayores, regístranse en el siguiente orden cronológico :

Diego de Carvajal y Vargas, hijo del anterior, caballero del hábito de Santiago, gentilhombre de cámara de S. M., capitán de caballería del batallón de milicias del Perú, su primer alguacil mayor del santo oficio de la inquisición, alcalde ordinario de la ciudad de Lima, y encomendero del repartimiento de Guarachiri é Ichocuarí, fallecido en su residencia de Lima en 1593;

Diego de Carvajal y Vargas, Marroquín de Montehermoso, primogénito del anterior, caballero profeso del hábito de Santiago, maestre de campo general de los

reales ejércitos del Perú, corregidor, justicia mayor y capitán á guerra de las provincias de Pisco, Narla, Cañete y Canta. Murió en Lima el 11 de agosto de 1631 y fué hijo y sucesor suyo;

Francisco de Carvajal y Vargas, caballero del hábito de Alcántara, corregidor, justicia mayor y teniente de capitán general de las provincias de Canas y Conchas, y encomendero del repartimiento de Ichocuarí. Nació en Lima y dejó de existir en el Cuzco el 8 de mayo de 1653;

Diego Anastasio de Carvajal y Vargas le sucedió, encomendero igualmente de Ichocuarí, y caballero de la orden de Calatrava, familiar del santo oficio de la inquisición, alcalde ordinario de primer voto por el estado noble de Lima, creado conde del Castillejo por Carlos II, y fallecido en esta última ciudad en 1693;

Diego Gregorio de Carvajal y Vargas, sobrino del anterior, nacido en Lima,

caballero profeso del hábito de Santiago, muerto el 12 de mayo de 1731;

Catalina Isidora de Carvajal y Vargas, su hermana, contrajo matrimonio con el marqués de Puerto Rico, y en segundas nupcias con don Tomás de Brun, oidor de la real cancillería de Lima, y cuya hija, doña Joaquina, Ana, Magdalena de Brun y Carvajal, conservó en la misma familia sus títulos y privilegios, por haber contraído enlance con su primo;

Fermín, Francisco de Carvajal y Vargas, octavo y último correo mayor de Indias, cuarto conde del Castillejo, séptimo conde del Puerto, noveno señor de la villa de Santa Cruz de la Sierra, y décimotercio del lugar de Valhondo en Extremadura, alcalde ordinario de primer voto por el estado noble de Lima, caballero del hábito de Santiago, familiar del santo oficio de la inquisición, gran cruz de Carlos III, teniente general de los reales ejércitos,

comandante general de la caballería del Perú, gentilhombre de cámara con ejercicio del rey, grande de España y primer duque de San Carlos (cap. XIII) (1).

Los herederos del eminente consejero de los Reyes Católicos, fijaron definitivamente su residencia en Lima, desde donde dirigían y usufructuaban el monopolio del correo. Y aquella antigua é histórica familia, cuyo origen remontaba más allá de los tiempos del Cid, hízose americana por el nacimiento y los intereses, que agrandados cada día, establecían mayores vinculaciones con la nueva tierra, que no era sin embargo una nueva patria.

El privilegio de que gozaba era productivo, y encerraba sobre todo un gran porvenir, pero exigía por lo mismo para mantener su integridad, una celosa atención y una defensa incesante. El siglo XVI en-

(1) Bethencourt, *ob. cit.*

traba apenas en su último cuadrante, y ya tenía la familia de Carvajal no solamente que combatir resistencias, sino que sufrir mutilaciones y despojos de sus derechos.

Una real cédula de 1579, ordenó al virrey de Nueva España, que encargara del oficio de correo mayor, de hostes y postas de esta jurisdicción, á don Martín de Olivares. El virrey verificó inmediatamente el nombramiento, confirmado por la corona dos años después, « con tal que fuese y se entiendese sin perjuicio del pleito, que sobre el propio oficio estaba pendiente en el consejo con el correo mayor de Indias » (1).

Muerto Olivares en 1607, el virrey,

(1) R. Céd. de mayo, 31 de 1579. — Decreto del virrey don Martín Enríquez, de agosto, 27 de 1580. — R. Céd. de mayo, 20 de 1582.

Antúnez Acevedo escribe : « ...Don Fernando de Medina, último de los herederos de aquel ministro (Galíndez de Carvajal), vendió este oficio al conde duque de Olivares, y S. M. confirmó este contrato por provisión de 8 de agosto de 1627, pasando después por igual escritura de 9 de junio de 1633, del

marqués de Montesclaros, mandó sacar á remate público el destino dejado por aquél vacante, y en esta forma lo adquirió don Alonso Díaz de la Barrera, por la suma de cincuenta y ocho mil pesos, con la calidad de vendible y renunciable, agregación de la plaza de regidor y otras condiciones de menor importancia.

Sometido á estas bases, fué variando de usufructuarios, hasta don Antonio Méndez Prieto, que lo poseía en el momento de la reversión.

Diego de Carvajal y Vargas, tercer correo mayor á la sazón, no descuidó la defensa de sus derechos. Presentó una instancia al rey solicitando « que no se le impidiese

conde duque á don Íñigo de Tasis y Guevara, conde de Villamediana y Oñate, en precio de diez mil ducados de plata. »

Hay seguramente confusión en esta noticia, que rectificamos dada la justa estimación que goza su autor. Los herederos de Carvajal, ni se han extinguido hasta ahora, ni nunca enajenaron su privilegio de correo mayor de las Indias.

ni embargase el uso y ejercicio de su privilegio de correo mayor de la Nueva España, sus islas y provincias adyacentes, y de todos las dilatados dominios de las dos Américas ».

Enviada aquella al estudio del consejo de Indias, no pudo alcanzar ninguna resolución definitiva y quedó su tramitación paralizada durante largos años.

En mayo de 1758, el conde del Castillejo repitió la misma reclamación, y fué tan infortunado como su antecesor. El nuevo recurso no obtuvo providencia alguna de la sala de justicia.

En la isla de Cuba, la familia de Carvajal sufrió otro despojo. Sus gestiones de reivindicación fueron favorablemente atendidas, pero enredadas por el procedimiento judicial, obtuvieron el mismo resultado que las instancias sobre Nueva España.

Una solicitud á la corona del gobernador de la Habana don Francisco Cagigal,

motivó una real orden en 1754, autorizándole para crear el oficio de correo, vendible y renunciable. En consecuencia fué establecido el 1.° de marzo de 1756, y en estas condiciones subsistió hasta fines de diciembre del año siguiente, en que, sacado á subasta pública, adjudicóse á don José Cipriano de la Luz, en diez y ocho mil pesos, que entregó en las cajas fiscales, con el importe de la media anata, y tercera parte más, en que se incluyó el diez y ocho por ciento del transporte á la península.

En la metrópoli se confirmó el título otorgado por el gobernador, pero antes que fuera remitido al interesado, se presentó el conde del Castillejo suplicando que se suspendiera su entrega, y pasara el expediente á la sala de justicia, donde fundaría su oposición.

Oídas las partes y la opinión del fiscal, se dió auto definitivo suspendiendo los

reales despachos de aprobación y confirmación, que buscando mayor seguridad había solicitado don Cipriano de la Luz.

Mandóse poner al conde del Castillejo en posesión de su privilegio en la isla de Cuba, debiendo reintegrar previamente á la real hacienda los gastos realizados en el establecimiento del correo, descontando las sumas que éste hubiese producido, y en lo sucesivo crear los correos que el gobernador estimase necesarios, procediendo con su acuerdo, y ajustándose á las ordenanzas vigentes y á las que en adelante se dictaren.

La parte contraria suplicó de esta sentencia, y después de varios autos confirmatorios de ella, quedó paralizada en julio de 1763, sin mandarse á ejecutoriar á pesar de las empeñadas gestiones de la casa de Carvajal (1).

(1) Antecedentes del correo de Indias. Impreso cit.

En Nueva Granada el despojo fué transitorio, y los poseedores del monopolio postal fueron mantenidos en sus derechos.

En 1720, el virrey don Jorge Villalonga pretendió establecer de cuenta de la real hacienda un correo de Santa Fe á Quito, pero el proyecto fué suspendido por el consejo de Indias, que aceptó las observaciones de la familia de Carvajal.

Algunos años después, en 1751, el virrey don José Pizarro fundó diversos correos, proponiéndose ejecutar un verdadero plan de comunicaciones en el territorio de su jurisdicción.

El marqués de Monte Rico, correo mayor entonces, dedujo oposición á esta nueva usurpación de sus derechos. El virrey rechazó su reclamación fundándose en que la casa de Carvajal había abandonado su privilegio en Nueva Granada. Ni posteriormente al virreinato Villalonga había instalado correos, ni tampoco en ese

momento podía crearlos, porque el producto era menor que su costo. Sólo era susceptible de ofrecer algún beneficio por las ventajas que el transporte de la correspondencia oficial reportaba. En menos de un año, el correo de Quito y Cartagena produjo una entrada líquida de cuatro mil seiscientos cuarenta y cinco pesos.

El marqués de Monte Rico recurrió á la corte. Solicitó el reconocimiento de sus derechos, comprometiéndose á pagar los gastos que en el establecimiento de los correos hubiera realizado la real hacienda, y á fundarlos en el número y sitio que se juzgaran necesarios.

Estudiadas prolijamente estas gestiones por dos asesores, las encontraron incontrovertibles en su fundamento, y oponiéndose á la revocación del privilegio, observaban que se había concedido en remuneración de « grandes y señalados servicios, cuya circunstancia era de mucha

consideración é influía poderosamente para que siempre se procurase la duración y permanencia de semejantes mercedes, porque sería mucho desconsuelo á los vasallos que con particularidad se dedican á servir á sus soberanos, ver que las mercedes que les hacen para la posteridad quedan inútiles » (1).

El rey, de acuerdo con esta opinión, el dictamen del consejo de Indias y el informe del fiscal, que concluía declarando que « no consideraba útil la incorporación á la corona del correo de Santa Fe », proveyó favorablemente aquella súplica, pero « atendiendo á que el oficio de correos principalmente se introdujo para beneficio de público sin desatender la utilidad particular de los poseedores », impuso las siguientes condiciones :

(1) Informe de los señores don Tomás de Maldonado y don Manuel Pablo de Salcedo al marqués de la Ensenada, Madrid, diciembre 18 de 1753. M. s. inédito en el archivo de Indias.

La casa de Carvajal reembolsaría las cantidades invertidas en la instalación de los correos, salvo el caso en que los gastos hubieran sido cubiertos por el producto.

Tendría obligación de establecer y conservar las nuevas comunicaciones que las autoridades creyeran convenientes por razones de gobierno ó de interés común.

Si algunos correos ocasionaban pérdidas, debían llenarse las diferencias con las ganancias de otros.

Y si descuidos ú omisiones sufriera el servicio, podría salvarlas el virrey empleando la renta postal de su jurisdicción, y sino fuera bastante tendría facultad para ocupar también la del Perú (1).

En este último virreinato, francamente intentaron la reversión. No quedó nin-

(1) Sobre el establecimiento de correos en el Nuevo Reino de Granada. Expediente inédito en el archivo de Indias.

guna circunscripción de América donde el monopolio no fuera perseguido.

El 11 de junio de 1707, expidióse una cédula mandando incorporar á la corona el oficio de correo mayor de los dominios del Perú, restituyendo á sus poseedores lo que por él hubieran abonado.

Don Diego de Carvajal y Vargas se presentó entonces pidiendo que se le conservara la posesión de sus derechos, y con este motivo, una nueva cédula de 20 de octubre de 1720, ordenó al virrey y audiencia de Lima, que justificaran é informaran lo que el correo había producido en el último quinquenio, cargas que sobre sí tuviera, gastos de administración é importe de la utilidad líquida, remitiendo á la vez certificación del día en que hubiera comenzado á administrarse de cuenta de la real hacienda, las entradas y gastos anuales, su calidad y naturaleza, y la suma libre que resultare, previniéndose á los herederos de

Carvajal que propusieran el equivalente que creyeran merecer de recompensa.

Antes de arribar á Lima esta cédula, el virrey príncipe de Santobono manifestó, que conforme á las instrucciones reservadas que poseía, había estudiado la utilidad de verificar la reversión del servicio postal, encontrando que las rentas del oficio de correo mayor dependían de la situación del comercio, alcanzando en aquel año á la suma de siete mil pesos, importe del arrendamiento de los chasquis del Perú. « Que en esta inteligencia había considerado, que por no haberse concedido este empleo por servicio pecuniario, sino por merced puramente graciosa, no se hallaba en el caso de practicar la reserva de si convenía ó no la incorporación, pues no habiendo dado dinero no tenía lugar la restitución, reduciéndose la materia á la aprobación de los privilegios. Que en esta consideración,

para dar cuenta más exacta de ellos, había expedido decreto para la incorporación en términos absolutos, mandando que don Diego de Carvajal y Vargas usase de sus derechos, lo que fué intimado, y presentados los privilegios originarios le habían hecho tal fuerza que mandó suspender por justicia la incorporación, hasta que informada S. M. tomase la resolución que tuviera por conveniente » (1).

Felipe V, previo dictamen del consejo de Indias, dispuso que respetaran los derechos de la familia de Carvajal, y que si en ellos algo se hubiera innovado, se les reintegrase en las mismas condiciones de posesión y goce hasta entonces disfrutado sin la menor interrupción. Fernando VI confirmó luego este reconocimiento, y el monopolio se ejerció tranquilamente en el

(1) Of. del príncipe de Santobono, de noviembre 14 de 1719.

Perú, sin oposición ostensible ni querellas administrativas (1).

Incesante fué la lucha de la casa de Carvajal, para conservar su privilegio en América. Cuando pudo evitar el despojo, sufrió en aquel severas restricciones, perdió la independencia que antes poseía como propiedad privada, y en su ejercicio le impusieron condiciones.

No pensaban sus usufructuarios que la mejor manera de conservar sin obstáculo la integridad de sus intereses, era atendiendo con esmero el servicio de correos. Las reclamaciones nunca proveídas, los largos y dispendiosos pleitos, por el debate que provocaban, eran muy aparentes

(1) R. Céd. de Felipe V, marzo 10 de 1721. — Idem de Fernando VI, julio 2 de 1755 y mayo 4 de 1758. — Antecedentes del correo de Indias. Impreso cit. — Sobre el establecimiento de correos en el Nuevo Reino de Granada. Expediente cit. — Certificación dada por el secretario del Consejo de Indias á petición de D. Diego Carvajal y Vargas. M. S. inédito en el archivo de Indias.

para demostrar el abandono en que se hallaba la comunicación postal de las posesiones de Indias.

Aparte de la creación de los chasquis del Perú, los herederos de Carvajal no instalaron correos en ninguna otra región, sino después de representaciones particulares, como en el Río de la Plata, ó de fundaciones por cuenta de la corona, como en la Habana, Méjico y Nueva Granada.

El progreso de las poblaciones imponía la necesidad y despertaba la ambición de poseer el transporte de la correspondencia como una institución regular. Los Carvajal nunca tuvieron la oportunidad del momento y siempre quedaban atrás del movimiento actual. Tan luego como otros tenían la iniciativa y realizaban el hecho, ellos presentaban la querella. Cuando sentían el empuje de los sucesos, procuraban seguir su camino. No les faltaba perseverante diligencia para recuperar los de-

rechos usurpados, pero les sobraba incuria para dejar que la usurpación se produjera.

Aparte del carácter del servicio de correos, función del Estado por su naturaleza, es la negligencia de la casa de Carvajal lo que más perjudicó el monopolio. Se explica así, que en una época en que el privilegio personal constituía el régimen administrativo, los mismos virreyes, gobernadores, consejeros y jueces, la misma corona procurasen mutilarlo y destruirlo en la casa de Carvajal, cuando su posesión y propiedad representaban principios y prácticas tradicionales de gobierno.

En Méjico y la Habana se desconocía el privilegio confirmado por Carlos V, pero en otra persona el correo se constituía otra vez en monopolio, lo que presenta aquellos hechos como resultados del propósito de modificar una situación indivi-

dual, y no como la consecuencia de una evolución de las ideas.

Los Carvajal se distingiueron por el abandono y descuido de sus propios intereses, circunstancias que no están en el orden regular de las acciones humanas, y muestra la falta de ambiciones de una histórica familia, que en su privilegio hereditario encerraba todo su patrimonio.

¡Qué distinta conducta observó la casa de Tasis! Con iniciativa y actividad, muy comunes cuando se trata de los propios intereses, supo adelantarse á todas las reclamaciones del gobierno y á todas las quejas del público, mantuvo el servicio de correos al nivel de las exigencias de cada momento, y ha llegado por eso explotando su monopolio hasta la reciente organización del imperio alemán.

Cuatro años después de otorgado el título de correo mayor de las Indias, Bautista, Mateo y Simón de Tasis, adquirie-

ron la misma concesión en los reinos y señoríos de España. En privilegios de esta naturaleza aquel es el primero que aparece en la historia, y sirvió de precedente y de base para otorgar el último, en donde se registra después de la firma del rey, la de su consejero Carvajal, que sin duda tuvo una participación principal en la constitución del nuevo monopolio. Ambas concesiones, iguales en sus términos, diferían en su extensión. El correo mayor de las Indias era un privilegio á perpetuidad, y únicamente de por vida se concedió el de España. Los monarcas lo renovaron fácilmente hasta principios del siglo pasado, en que el correo se incorporó á la corona, hallándose aun en manos de los sucesores de los Tasis, los condes de Oñate y Villamediana (1).

El monopolio postal hízose un sistema

(1) Anales de las ordenanzas de correos de España. Título de correo mayor á favor de Bautista, Mateo y Simón de Tasis.

de crear y administrar las comunicaciones. Felipe II vendió por una fuerte suma el título de correo mayor de Portugal á don Gómez de Mata, y hasta el siglo XVIII sus herederos explotaron tan valiosa concesión. Volvió á manos del Estado mediante considerable indemnización. El último correo mayor de la familia de Mata recibió el título de conde, cuarenta mil cruzados, cuatrocientos mil reis de pensiones vitalicias y una ó dos plazas de oficial en el ejército (1).

Las prácticas de gobierno dominantes entonces, encadenaron el servicio de la correspondencia epistolar á los privilegios personales, al patrimonio, á la sucesión y transacciones de familias preferidas por la voluntad discrecional de los monarcas. El transporte, la industria, el comer-

(1) *L'Union postale.* — Renseignements historiques sur les postes du Royaume de Portugal. Berne, 1er février 1893. — Rothschild, *Histoire de la poste aux lettres.*

cio, la religión, la propaganda de ideas, todo era monopolio distribuído á hombres y gremios, y el correo, ramo de explotación productiva, no podía escapar á esta ley de la época.

Apenas inauguró su servicio requirió la intervención permanente del Estado, para garantir la conducción é inviolabilidad de la correspondencia, notables disposiciones á que consagraremos un capítulo aparte (cap. XVIII).

Demuestra aquella ingerencia, que el correo no podía existir fuera de la administración inmediata del poder público, y los entorpecimientos y deficiencias del sistema contrario, debían ser la propaganda más eficaz para hacer prevalecer con el tiempo el principio del monopolio del Estado.

La reversión podía ser un suceso lejano, pero era un hecho seguro. Se necesitó el adelanto de dos siglos para abolir

en las comunicaciones de Indias el privilegio personal, y al gobierno innovador de Carlos III le tocó el honor de perseguir y alcanzar este gran progreso en la administración social.

CAPÍTULO IV

LAS CARRETAS

La carreta, su construcción, forma y dimensiones. — Carreta de viajeros y carreta de carga. — Los carreteros. — Se dividían en tres categorías. — Las carretas fueron originarias de España. — Época en que se introdujeron en el Tucumán y Río de la Plata. — Llegaban hasta las fronteras del Perú, Mendoza y San Juan, y hasta Chile por el sur. — Provisiones de viaje. — La partida. — Travesía del desierto. — Paraderos, temporales, peligros y precauciones del camino. — El capataz, su autoridad y predominio. — Observaciones del P. Feuillée. — Caravana de carretas conduciendo á Córdoba misioneros jesuitas. — Aspecto, necesidades y accidentes del camino. — Costumbres de los carreteros. — El agua. — La gente del campo. — Sistema de viajar las carretas en verano. — Vida del pasajero de carretas. — Marchas forzadas. — Sequías. — Ventajas y penurias del viaje.

Un tablado rectangular de amplias dimensiones, base de cuatro gruesas paredes de tejido de *simbol* ó *totora*, cerradas en bóveda, formaba el cuerpo principal de la carreta colonial, equilibrada sobre un eje sostenido por dos grandes ruedas de madera (1). Á los costados existían pequeñas ventanas de ventilación, y la superficie exterior del techo hallábase revestida de cueros de buey. En la parte posterior se encontraba provista de llave la puerta de entrada, á que se ascendía por medio de una escalera portátil. En el extremo anterior estaba fijado el pértigo, que terminaba en un yugo colocado transversalmente, donde los bueyes se uncían por medio de coyundas envueltas en las astas.

El interior, donde desahogadamente

(1) Los carretones se diferenciaban únicamente en que el *simbol* ó la *totora* era reemplazado por tabiques de madera.

podía estarse de pie, era destinado á los viajeros, el equipaje ó la carga. Un entarimado bajo, ancho y largo, servía de cama para una persona, y sentadas cómodamente podían caber seis, una frente á otra (1).

Un nicho cóncavo, abierto únicamente delante y apenas suficiente para recibir á un hombre, constituía el pescante de este pesado y perezoso vehículo. El *picador* que lo dirigía iba encerrado allí, ó al aire libre, sentado en la extremidad del pértigo, en medio del yugo que sujetaba la cabeza de los bueyes tronqueros. Una caña tacuara, terminada en aguja, asegurada y suspendida en balanza bajo el techo de la carreta, empleábase para dirigir los bueyes delanteros, unidos al pértigo por

(1) La viga que constituía el pértigo era de siete varas y media de largo, la que unida á otras dos de cuatro varas y media, por medio de cuatro vanjanes llamados *teleras*, formaban el lecho de la carreta, de vara y media de ancho.

largas cuerdas y colocados de dos en fondo, en el número necesario según el estado del camino, y á bastante distancia unos de otros, de manera que al atravesar algun río, bañado ó pantano, los delanteros ó los del tronco pisasen tierra firme, mientras los otros se hallaban empeñados en el mal paso. Una *picanilla* ó caña más corta y liviana, servía al carretero para guiar á los bueyes pertigueros.

Debajo de la puerta de entrada y en la parte opuesta, un barrote de madera llamado *muchacho*, adherido á cada uno de los extremos del pértigo por medio de cuerdas, caía verticalmente, y, cuando desprendían los bueyes, mantenía la carreta en equilibrio horizontal, asegurado por dos columnas de apoyo.

Las carretas tucumanas cargaban ordinariamente doscientas arrobas. Las de Mendoza podían transportar veintiocho más, y tenían un ancho mayor, porque sólo

transitaban por la pampa, sin cruzar entre espesos bosques que estrechaban el camino. De Buenos Aires á Jujuy se contaban cuatrocientas siete leguas, y pagábase generalmente ocho reales por cada arroba de transporte. Desde Córdoba á Jujuy se ocupaban muy poco las mulas, porque se perdían en los grandes bosques del camino, dañaban la carga, se lastimaban y morían al penetrar con sus aparejos entre la tupida arboleda.

Cuando las carretas conducían pasajeros, disminuían por cada persona un tercio de la carga, el cual se dejaba disponible para llenarlo de equipaje.

Si estaban destinadas únicamente á la conducción de personas, se ponía la puerta en el frente posterior, y si sólo eran empleadas en viajes de carga, se abría delante, para facilitar en el interior el cuidado y vigilancia del carretero.

Este gremio se dividía en tres categorías.

Componían la primera los hombres más distinguidos de Cuyo y del interior, que enviaban á Buenos Aires y Córdoba el producto de sus haciendas, y admitían pasajeros á módico precio. El importe líquido de sus operaciones, lo convertían en mercaderías europeas para el consumo de sus casas, y como aquéllas se acomodaban en una ó dos carretas, el resto de la tropa se alquilaba, por un valor contingente, al primer cargador que se ofrecía.



Los de escasos recursos, que se atrasaban en los viajes, que solicitaban la ayuda de amigos ó antiguos patrones, y usaban de su crédito, esforzándose en cumplir sus compromisos, ocupaban el segundo lugar en el oficio.

Seguían después los fletadores sin medios de acción, que pedían siempre adelantados los fletes, y sucedía muchas veces

que algún acreedor los detenía judicialmente en el momento de la partida, viéndose entonces los cargadores obligados á cancelar la deuda y costear los gastos del camino.

La mayor parte del intercambio comercial lo realizaban los empresarios de carretas.

Este vehículo de transporte lo introdujeron en América los españoles, sufriendo las modificaciones impuestas por el objeto á que se aplicaba y los elementos de construcción de que disponía cada localidad.

Cervantes dice : « Va encantado D. Quijote en esta *carreta*, no por sus culpas y pecados, sino por la mala intención de aquellos á quien la virtud enfada y la valentía enoja. »

Las carretas empezaron á circular á fines del siglo XVI en los territorios de Tucumán y Río de la Plata. Habiendo observado el gobernador don Juan Ramírez

de Velàsco, que desde cuarenta leguas al sur de Potosí podía marchar hasta Buenos Aires por camino de ruedas, tuvo el pensamiento de armar cuarenta carretas, cada una dotada de seis bueyes, y destinarlas á servir la comunicación y el comercio en aquellas dilatadas regiones (1).

Llegaban hasta Mendoza, San Juan y la frontera del Perú, y pasaban á Chile por el sur. Era siempre la travesía del desierto, cruzando la pampa dilatada, los bosques despoblados y espesos, las sierras bajas y accesibles.

Todo se prevenía para el viaje, desde el agua hasta la leña, desde el abrigo que resguardaba de las inclemencias del tiempo, hasta las armas que defendían de los asaltos del camino. En los ranchos del trayecto, encontrados á largas distancias, como perdidos en las soledades de campos

(1) Carta al rey del gobernador don Juan Ramírez de Velasco. M. S. inéd. cit.

inmensos, apenas se hallaba carne mezquina y agua turbia del charco, donde bebían hombres y haciendas.

Concluídos los preparativos de partida, prontos la tropa de muda y el ganado de matadero, uncidos los bueyes y dada la señal de marcha, un guía á caballo indicaba el rumbo caminando adelante, y las carretas se ponían lentamente en movimiento, animadas por los gritos y la caña afilada de los picadores, chirriando furiosamente sus ruedas sin llantas, levantando nubes de polvo ó enterrándose en el barro, entre las huellas hondas cavadas por el tráfico y la lluvia, en caminos verdaderamente carreteros, y tan arrimada la última yunta de una á la rabera de la otra, que parecían eslabones de una larguísima cadena.

El capataz, montado á caballo ó en mula, recorría frecuentemente la extensa caravana, para vigilar á sus peones y conocer la menor novedad que ocurriera.

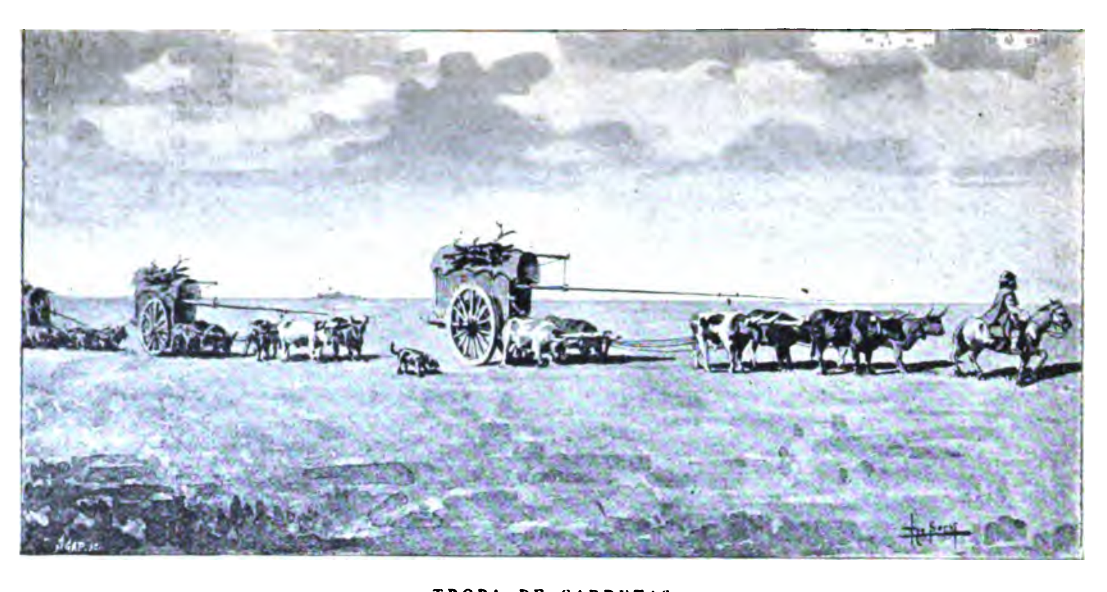
Á mediodía y á la puesta del sol, el convoy se detenía formando amplio círculo, se desunían los bueyes y encendían los fogones, se faeneaba la res y preparaba la comida, y una hora después, ó á la madrugada, todo volvía á ponerse en movimiento.

Los troperos reunían la hacienda en el espacio cercado por las carretas, los picadores echaban el lazo á sus yuntas de muda, y seguía la monótona marcha interrumpida, quedando el suelo traqueado, la ceniza de los fogones y los desperdicios de la comida, como rastros de la momentánea parada ó de la noche de reposo.



Los temporales, tan recios en la llanura sin abrigo, imponían á veces largas estaciones, hasta que el sol ó los vientos de la pampa oreaban los fangales del camino.

Entrada apenas la tarde llegaba la hora del temor, de la atenta vigilancia y zozobra permanente. « En la solitaria caravana de carretas, dice Sarmiento, que atraviesa



TROPA DE CARRETAS.

pesadamente las pampas, y que se detiene á reposar por momentos, la tripulación reunida en torno del escaso fuego vuelve maquinalmente la vista hacia el sur, al más ligero susurro del viento que agita las hierbas secas, para hundir sus miradas en las tinieblas profundas de la noche en busca de los bultos siniestros de la horda salvaje que puede de un momento á otro sorprenderla desapercibida. Si el oído no escucha rumor alguno, si la vista no alcanza á calar el velo oscuro que cubre la callada soledad, vuelve sus miradas, para tranquilizarse del todo, á las orejas de algún caballo que está inmediato al fogón, para observar si están inmóviles ó negligentemente inclinadas hacia atrás. Entonces continúa la conversación interrumpida, ó lleva á la boca el tasajo de carne medio sollamado de que se alimenta.

» Nuestras pequeñas carretas viajeras son una especie de escuadra de pequeños

bajeles, cuya gente tiene costumbres, idioma y vestido peculiares que la distinguen de los otros habitantes, como el marino se distingue de los hombres de tierra. Es el capataz un caudillo, como en Asia el jefe de la caravana. Necesitan para este destino una voluntad de hierro, un carácter arrojado hasta la temeridad, para contener la audacia y la turbulencia de los filibusteros de tierra que ha de gobernar y dominar él solo en el desamparo del desierto. Á la menor señal de insubordinación, el capataz enarbola su chicote de hierro (tala ó quebracho), y descarga sobre el insolente golpes que causan contusiones y heridas. Si la resistencia se prolonga, antes de apelar á las pistolas, cuyo auxilio por lo general desdeña, salta del caballo con el formidable cuchillo en mano, y reivindica bien pronto su autoridad por la superior destreza con que sabe manejarlo.

» El que muere en estas ejecuciones del

capataz no deja derecho á ningún reclamo, considerándose legítima la autoridad que lo ha asesinado.

» Así es como en la vida argentina empieza á establecerse por estas peculiaridades el predominio de la fuerza brutal, la preponderancia del más fuerte, la autoridad sin límites y sin responsabilidad de los que mandan, la justicia administrada sin formas y sin debate. La tropa de carretas lleva además armamento, un fusil ó dos por carreta, y á veces un cañoncito giratorio en la que va á la delantera. Si los bárbaros la asaltan, forman un círculo atando unas carretas con otras, y así siempre resisten victoriosamente á la codicia de los salvajes ávidos de sangre y de pillaje. »

El P. Feuillée en su viaje de observación á las costas orientales de América meridional, llama la atención sobre la construcción particular de las carretas y la comodidad que presentaban por su tamaño

para las grandes travesías. En el interior arreglaban las camas y preparaban el chocolate, el mate y demás bebidas y alimentos de que se hacía provisión. De Buenos Aires á Chile, tomando mulas en Mendoza, se llegaba antes que un buque de vela arribase al cabo de Hornos. Los comerciantes fletaban generalmente las carretas, y bastaba aprovechar estas oportunidades para servir el movimiento de viajeros en aquel tiempo (1).

Para transportar únicamente personas, sólo en casos muy especiales se organizaban largas caravanas.

Á principios del siglo pasado, llegaron á Buenos Aires dos fragatas españolas conduciendo ochenta misioneros jesuitas. Habiéndose resuelto que cincuenta y ocho pasasen á residir en la ciudad de Córdoba, se organizó el viaje en cuarenta y

(1) P. Louis Feuillée, *Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques, etc.* 1707-1712.

cinco carretas, divididas en tres escuadras, separadas por media milla de distancia, y marchando detrás de cada una gran tropa de bueyes y caballos, para muda y carne de manutención los primeros, y para la gente de servicio que los acompañaba los segundos.

El viaje entre Córdoba y Buenos Aires, dice el P. Lozano, era uno de los más peligrosos por los asaltos de los indios. « Donde van siempre teniendo estos enemigos buenos sucesos, es en el distrito de esta ciudad de Córdoba, cual fué el acaecido poco ha. Partieron de aquí, el sábado 11 de febrero, diez y ocho carretas para Santa Fe, y con ellas iba para pasar á nuestras Misiones de los Guaraníes, el P. Santiago Herrero que acababa de tener aquí su tercera probación. Salióles al encuentro sobre el Río Tercero, trece leguas más allá del Manzagano, un trozo de abipones, que sorprendiéndolos en

tiempo de la siesta, el sábado siguiente, 18 del mismo mes, mató veinticuatro personas, y robó lo que les pareció de las carretas, la boyada y los caballos » (1).

El P. Gervasoni ha referido aquella navegación terrestre, como él la llama, de treinta días consecutivos, en pleno invierno, atravesando inmensa extensión solitaria y desamparada, sin agua ni leña para fuego. Sus curiosas observaciones, reflejadas en frase sencilla y transparente, son copias del natural, cuadros que la civilización ha borrado de las costumbres argentinas, y que es oportuno reproducir aquí en sus motivos más interesantes y pertinentes al objeto de este capítulo.

« En todo este camino, dice, que ha durado un mes entero, no solamente no se encuentra un montecillo, una colina, pero ni siquiera se descubre con la vista la me-

(1) Carta del P. Pedro Lozano al P. Bueno Morales, fechada en Córdoba, marzo 1.º de 1747.

nor ondulación montuosa. Sólo después de veinticinco días se empiezan á ver las sierras de Córdoba. Se encuentran algunas casas, distantes cuando menos unas de otras ocho ó diez millas, todas de paja, forradas por fuera con cueros y fabricadas de barro. Hasta la mitad del camino no se ve un árbol, sino cerca de las casas donde plantan algunos, que echando por sí mismos nuevos vástagos, acaban por formar bosques.

» Todo el terreno se ve que es muy propio para la cultura, produciendo por todas partes magníficos pastos para los animales, sin encontrarse una sola planta, pues la primera que vimos fué á tres millas antes de llegar á Córdoba. Exceptuando algunos pequeños plantíos, en que se siembra granos y trigo, todo lo demás se encuentra inculto, parte por falta de agua, parte por descuido de los paisanos, generalmente satisfechos de vivir en la

miseria, con tal de no tener trabajo.

» Sólo un día caminamos toda la tarde y toda la noche siguiente, hasta la madrugada, para encontrar agua dulce para los animales, que montaban, entre bueyes y caballos, á quinientas cabezas, y hacía más de un día que no bebían, y sólo nos detuvimos media hora para almorzar un poco. Otra vez caminamos sólo después de comer, y fué el 20 de julio, porque la nieve caída en la noche no dejaba ver el camino.

» Todas las desgracias que sobrevinieron, se juntaron en la carreta del P. Bonanti, á la cual se rompió el 14 de julio el eje de una rueda, y con el golpe repentino de la carreta se hizo algún daño en la cabeza. El 16 se rompió el de la otra, y el 17 fué necesario atarla con cueros, pues salían fuera los rayos de las ruedas, dado que aquí no están rodeadas exteriormente por un círculo de hierro como las nuestras; y el 19 se inflamó de tal modo el eje nuevo,

que se veía la llama hasta la última de las carretas.

» No hubo otra desgracia particular. La ordinaria era tener que viajar en medio de estos fríos, pues el julio de aquí corresponde á nuestro enero, sin encontrar casa en que guarecerse, ni fuego con que calentarse. Los más robustos se consolaban caminando, pero yo que partí de Buenos Aires algo achacoso, no sé de haber andado en todo el camino tres millas á pie, parte por el viento impetuoso que soplaba todos los días, que más de una vez nos privó de la santa misa, de miedo que volara la barraca, por más que se procurara ponerla á reparo de los vientos, parte porque las carretas marchaban de tal modo, que no había paso de hombre que pudiese seguirlas, y así, en caso de haberme cansado, no tenía medio de alcanzarlas y volverme dentro. Por esto disfrutaba en mi cabaña ambulante todo el fresco

que día y noche tenía por las hendiduras de una entrada más libre de la que yo necesitaba.

» Lo que me asombraba y confundía era ver cómo se lo pasan estos indios ó mestizos (es decir, hijos de españoles é indias), que casi todos son carreteros. Por lo general no saben lo que son medias ni zapatos, duermen siempre vestidos, ó en tierra sobre un cuero al sereno, ó sentados en sus nichos.

» ¿Y la comida? Mataban por la tarde, sueltos los bueyes, uno ó dos animales, lo que bastase para la tarde y el día siguiente, y todavía caliente lo desollaban. Tomaba cada uno la parte que le agradaba, y chorreando sangre, la ensartaban en un palo que clavaban en el suelo, de modo que la carne tocase la llama que estaba debajo en el centro. Así volviéndola á un lado y otro se la comían media chamuscada. Echaban en medio de las brasas la cabeza

con pelo y cuernos, hasta que la piel reventase por el calor, y entonces decían que estaba cocida. El mismo sistema observan siempre. Por esta razón todos los indios están dispensados por Roma de comer carne en cualquier día, porque no tienen ningún otro alimento. El mejor regalo que se les podía hacer era un pedazo de pan, que aumentaba la mesa, y que tal vez no habían probado en muchos años. Su bebida habitual es agua pura, y por delicia echan dentro cierta hierba, que tomada como hacen ellos, bastaría para hacerme vomitar los intestinos.

» Otra tribulación era el agua que bebíamos, que tomada ya de un pantano, ya de un torrente, era más fango que agua. Sin embargo, ¿lo creeréis?... en el camino me he conservado completamente sano como antes, y lo reconozco por gracia especial de Dios, que viendo la suma escasez de operarios que hay entre estos numerosos

pueblos, conserva casi milagrosamente los pocos que hay; juzgo por esta parte que esta gente ya cristiana, vive con suma inocencia por lo poco que he notado en las personas que nos acompañaban; porque además que son fidelísimos, no hemos oído palabra ni visto cosa indigna de un buen cristiano. Los que viven en estos campos, están verdaderamente necesitados de los auxilios espirituales, porque en todo el terreno que recorrimos habrá tres ó cuatro parroquias á lo más, cada una de las cuales abrazará unas cuarenta ó cincuenta mil personas. Los padres de Córdoba y Buenos Aires, saliendo á misiones todos los años después de la Pascua, confiesan, dan la comunión y enseñan la doctrina á toda esta pobre gente, que no conocen otra pascua sino la llegada de los padres » (1).

(1) Carta del P. Gervasoni á su hermano Angelino, fechada en Cordoba del Tucumán, agosto 3 de 1729. Traducción de José Manuel Estrada.

Este viaje, del que ha dejado prolijas noticias el P. Gervasoni, se realizaba en pleno invierno, sufriendo fríos intensos y vientos helados, teniendo que detenerse las carretas por la nieve del camino.

En verano se variaban las horas de marcha. En esta estación el sol abrasador de la pampa obligaba á caminar de noche. Las carretas parábanse á las diez de la mañana, cuando empezaba á caldearse la tierra y la atmósfera á quemar; volvían á ponerse en movimiento á las cuatro de la tarde, y después se detenían para hacer la cena. Si la noche no era muy oscura y el camino presentaba tropiezos, uncíanse los bueyes á las once, y la marcha seguía hasta la hora de la remuda, que el viajero aprovechaba para tomar el desayuno.

En las seis horas de sol que duraba la primera estación, bebía y comía la hacienda, se arreglaban los aperos que requerían compostura, y dábase untura á la

maza de las ruedas. Esperando la frugal comida que preparaban los peones, los pasajeros descansaban á la sombra de los árboles, y en la llanura, detenían las carretas dejando pequeñas distancias entre ellas, y atravesando las picanas encima de las cubiertas, formaban con mantas amplia toldadura, que los defendía de los rayos del sol. Algunos se permitían llevar consigo una mesita de campaña y taburetes de tijera, que eran una rara excepción á los ponchos y pellones, que constituían las camas y asientos ordinarios. Quedábanse unos en el interior de las carretas, durmiendo, leyendo ú observando el camino, y otros marchaban á pie, montaban á caballo adelantándose ó retrasándose á su arbitrio de la caravana, recorriendo los ranchos del tránsito comunmente habitados por mujeres, porque los hombres salían de madrugada á recorrer el campo y sólo regresaban á la puesta del sol. Cada

viajero gozaba de completa libertad en la travesía y según su carácter y sus hábitos, buscaba la manera de hacer menos monótona y fatigosa la marcha.

Se procuraba siempre como sitio de parada y descanso, el lugar donde se encontrase agua, y muchas veces trascurrían cuatro y seis días sin hallarla, teniendo que ajustarse personas y animales á la cantidad que conducían en fuertes vasijas de barro ó en blandos sacos de cuero.

Describiendo un viaje á Mendoza el autor de las *Cartas del Paraguay*, refiere que tuvieron que hacer marchas forzadas para buscar agua, pero que pronto se detuvieron porque los bueyes no podían seguir más. Tenían todavía que caminar un día para hallar algún socorro, y era imposible continuar adelante.

Encontrábanse en esta desesperada situación, cuando un peón de la caravana gritó: — « ¡Los bueyes olfatean agua! »

— Vieron entonces á los pobres animales levantar sus cabezas hacia el oeste, como si estuvieran seguros de hallar allí donde beber. En ese instante no se divisaba una nube, pero en pocos momentos el ganado empezó á agitarse como si se hubiera enloquecido, y antes que nadie se diera cuenta de lo que sucedía, se desencadenó una violenta tempestad de viento y agua, conmovedora é imponente en la inmensidad del desierto.

Las corrientes torrenciales formaron en el acto lagunas, y el ganado pudo beber ampliamente. Los pobres carreteros acosados por la sed, se ponían de espalda en el suelo, y abriendo la boca lo más posible, dejaban que la lluvia cayera á sus estómagos (1).

La escasez de ríos en el camino de Mendoza, permitía y obligaba á las carretas

(1) E. E. Vidal Esq. *Picturesque Illustrations of Buenos Aires and Montevideo.*

á realizar diariamente mayor trayecto. Para atravesar los campos sin agua, disponían de bueyes llamados *rocines*, acostumbrados á estas travesías. El resto de la tropa marchaba rápidamente, adelantando todo lo posible, y los rocines sin beber muchas veces cuarenta y ocho horas, á paso largo y continuo, especialmente en la noche, tarde y mañana, arrastraban las carretas cargadas. Únicamente en las horas de fuerte sol, el convoy se detenía algún tiempo para darles descanso, y si al terminar la jornada hallaban con poca agua el Desaguadero, no la bebían por encontrarla impura y amarga, mientras que el ganado bisoño se precipitaba á ella, y saciando la sed, no podían evitarse las grandes mortandades.

Marchando paso á paso, sin leña abundante para oponer al frío, ó soportando un sol sofocante que sobre la pampa desnuda cae como en llamaradas de fuego; expues-

tos á perecer de sed en soledades sin amparo; desafiando el peligro de las invasiones de los indios ladrones y guerreros; descubriendo con alarma la nube de polvo en el dilatado horizonte, ó sintiendo con zozobra cualquier tropel de cabalgaduras en el silencio de la noche, así se cruzaba el territorio argentino en la oscuridad de la civilización colonial, llevando el viajero el espíritu preparado para el sufrimiento, la fatiga, el peligro, la resistencia, la lucha ruda y despiadada con la naturaleza y el hombre tan salvaje como ella, que vivía en su enorme seno de llanuras extensas, sierras escabrosas y selvas impenetrables.

Y la carreta era el más cómodo, el más seguro y el mejor vehículo de transporte en aquel tiempo. Ofrecía siquiera un mal amparo del sol, del frío y de la lluvia. Era sombra, abrigo y defensa, cámara de reposo, vagón de carga, arsenal de guerra y fortificación de plaza fuerte.

CAPÍTULO V

LAS ARRIAS

Comercio de mulas. — Provincias que lo ejercían. Formación de tropas. — Invernaderos de Córdoba. — Viaje á Salta. — Gran feria del valle de Lerma. — Concurso de mulas y población ambulante. — Interés general en la feria. — Inconvenientes del sitio elegido para realizarla. — Organización de las tropas destinadas al Perú. — Ventas y tabladas. — Consumo de mulas. — Productos de este negocio y protección mutua del comercio general. — Contingencias del tráfico de mulas. — Las mulas como vehículo de transporte. — Arrias y aparejos. — La mula sillera y la madrina. — Sistema de marcha, peso de las cargas, paraderos del camino y provisiones de viaje. — Falta de agua. — Las arrias constituían la ocupación de los principales hombres de la colonia. — Curiosas anécdotas. — Venta de mercaderías. — Entrada de las arrias en las ciudades. — Arribo á las poblaciones y transporte de la correspondencia. — Viajeros agregados á las arrias. — Molestias y compensaciones del camino.

Durante largo tiempo, los mulas constituyeron en la colonia el principal ramo de comercio entre el Perú y las provincias del norte, del interior y algunas del litoral.

Anualmente se formaban grandes tropas en la pampa de Buenos Aires y campaña de Santa Fe, Corrientes, Córdoba y Cuyo. Se compraban las mulas de año y medio á dos años de edad, y en recuas de seiscientas ó setecientas, cuando más numerosas, doce hombres que ocupaban cuarenta caballos en su trabajo, bastaban para conduciarlas hasta los potreros de Córdoba. No podía arrearse mayor número por la escasez de aguadas en la pampa, y la dificultad para mantenerlas reunidas ó encerradas de noche, por la falta de bosques que hubiesen permitido la construcción de corrales. Esta deficiencia se suplía cargando estacones, que en el momento oportuno se colocaban en forma conve-

niente, y por medio de sogas de cuero se fabricaba rápidamente una cerca en cuyo interior guardábase el ganado. No constituía este expediente seguridad bastante para dejar á los arrieros dormir tranquilos, y montados á caballo, dividiendo la tropa en grupos, que cada uno tomaba á su cuidado, velaban por turno constantemente, á fin de alejar el peligro de que alguna mula pudiera extraviarse.

Córdoba era sitio de invernadero. Allí se detenía la recua algún tiempo, descansaba y se reponía, y en buenas condiciones seguía su camino. El propietario de terrenos de pastoreo la recibía en guarda, comprometiéndose á entregarla íntegra, cualquiera que fuera su estado.

Á últimos de abril ó principios de mayo, organizábase de nuevo la tropa, ascendiendo esta vez á mil trescientas ó mil cuatrocientas cabezas, encomendadas á veinte peones que disponían de setenta caballos,

y marchando lentamente, deteniéndose con frecuencia en campos de nutridos pasturajes y abundantes de agua, llegaban á Salta en el mes de junio, quedando ocho meses en los potreros de esta provincia, preparándose para la feria próxima, que, en ganado mular, era sin duda la más grande de mundo.

En el fértil valle de Lerma, los mulateros formaban sus rodeos durante los meses de febrero y marzo. Reunían anualmente sesenta mil mulas, cuya custodia requería mil trescientos treinta y tres hombres y cuatro mil caballos (1). Acudían

(1) Á principios del siglo XVIII, ya se transportaban al Perú más de cuarenta mil mulas, y una cantidad un poco menor en ganado vacuno, según el testimonio del gobernador del Tucumán, Urizar Arespacochaga. — *Carta al rey de don Esteban de Urizar Arespacochaga*, Salta, noviembre 24 de 1708. M. S. inédito en el archivo de Indias.

El dean Funes afirma que en 1714 se conducían al Perú cuatro mil mulas é igual número de animales vacunos, pero nos inspiran mayor fe en este punto las noticias del gobernador Urizar, por los motivos que tenía para conocer minuciosamente este comercio, y porque la cifra que él apunta

á este vasto mercado comerciantes de todas las provincias de los virreinatos del Perú y Río de la Plata, creando repentinamente una considerable población ambulante, alojada en su mayor parte en carpas que ella misma levantaba en el campo de la feria, donde el comercio del Tucumán realizaba sus más valiosas transacciones. Puede decirse que en esta jurisdicción no existía un solo hombre de negocios que no estuviera directa ó indirectamente interesado en aquel gran concurso. Durante el resto del año, en la mayor parte del virreinato, los negociantes verificaban los trabajos y

ofrece una progresión de aumento más razonable, hasta 1771, época á que se refiere Concolorcorvo.

Desde quince años anteriores á esta última fecha, se reunían cada año en los potreros de Salta cincuenta mil mulas, que se vendían desde Chichas hasta los Guarochiries. El derecho de sisa por extracción de las tropas ascendía cada año á treinta y dos mil pesos, pagándose seis reales por cabeza, lo que representa la cantidad de cuarenta y tres mil, á la que hay que agregar alguna suma para acercarse más á la verdad, por la condescendencia que usaban los oficiales reales.

operaciones necesarias para conducir sus arrias á Salta, y en esta ciudad, las casas de comercio que giraban fuertes capitales, acopiaban las mercaderías que habían de tener fácil salida en el próximo verano.

Verificada la feria en la estación de las lluvias, y habiendo adquirido tan extraordinaria magnitud, el valle de Lerma no podía ofrecer para realizarla sino un sitio estrecho, húmedo y perjudicial para asiento del ganado. Las mulas sujetábanse de día y se encerraban de noche, construyendo espaciosos corrales con ramas de los bosques vecinos, pero después de cuarenta y ocho horas formaba fanjales el traqueo de la recua, siendo entonces indispensable cambiarla de sitio. Pasados los primeros días, el valle no sólo se hallaba realmente ocupado, sino que en cada momento se iba ensanchando la parte inutilizada por una ocupación anterior, y algunas veces la estrechez llegó á tal extremo, que el co-

mercio minorista, los compradores y los dueños ó capataces de tropa, tenían que darse alguna pena para encontrar un lugar adecuado donde levantar su tienda de campaña.

Aparte de la humedad que siempre ofrecían los invernaderos, se sufría la estación lluviosa del valle de Lerma, que ablandaba los cascos de las mulas, ocasionando con frecuencia este accidente, llamado « mal de vaso », considerables pérdidas apenas se comenzaba á recorrer el camino del Perú. Se prefería por esta causa el ganado de Buenos Aires, Córdoba y Cuyo, porque después de haber pasado terrenos montañosos, soportaba mejor la última jornada.

Terminada la feria, organizábanse tropas de mil setecientas á mil ochocientas cabezas, se incluían setenta á ochenta mulas mansas para el servicio de los peones, y como todo el ganado salía descansado y

brioso de Salta, se le arreaba á caballo rápidamente hasta la quebrada de Queta, desde donde seguía por escabrosos senderos, aprisionado entre altas serranías, pastando de noche en las ensenadas y cerros del trayecto, custodiado siempre por arrieros montados en mulas adiestradas.

Apenas las recuas entraban en el Perú principiaban á venderse, hallándose determinadas para hacer estas transacciones las tabladas de Oruro, Caporaca, Tucle y Pachacama. Durante los diez años anteriores á 1772, importaron quinientas mil mulas estas provincias, y sin embargo no existían cincuenta mil en la fecha indicada en condiciones de ser útiles en los servicios de carga, de tiro y silla á que estaban destinadas. Como no se exportaban al extranjero, es natural inferir entonces que próximamente cincuenta mil se imposibilitaban y morían en el trabajo, haciéndose necesario reponerlas cada año. No es extraño

que las pérdidas alcanzaran esta enorme cifra. Era imposible que las mulas soportasen mucho tiempo la tarea de transportar carga en terrenos montañosos, realizando largas travesías, sin pastos que pudieran alimentarlas en proporción de las fuerzas que gastaban. Puede decirse que en la época de la colonia, el ganado mular nacía, se nutría y criaba en el virreinato del Río de la Plata, é iba luego á trabajar y morir de escasez y de fatiga en el virreinato del Perú.

Existe generalmente la creencia, observa Concolorcorvo, de que el comercio de mulas con el Perú era muy seguro y productivo, y, sin embargo, ningún negocio en aquel tiempo representaba más trabajo, mayores contingencias, más fuertes capitales, y ofrecía una ganancia menor, en proporción de las rudas fatigas que exigía.

No carecerá de interés un cálculo aproximativo.

Las mulas compradas en la pampa, de año y medio á dos, costaban doce, catorce, diez y seis reales, según su clase y estado. Hubo ocasiones en que se vendieron á cinco reales, y aun menos, al pie de la madre.

Los caballos necesarios para el arreo, valían ocho y diez reales cada uno, y se vendían en Córdoba á diez y seis reales, para revenderlos sus compradores al año siguiente.

Los peones ganaban por cada tropa, noventa y seis y ciento veintiocho reales, en proporción de la distancia á recorrer, disponiendo de carne á voluntad y un poco de hierba mate.

Desde Buenos Aires á Córdoba, el transporte se apreciaba en cuatro reales.

En los potreros de esta provincia se abonaban ocho reales por cabeza durante el tiempo de invernadero. Aquí también pagaban un real de sisa como derecho

de extracción las personas que no estaban avecindadas en Córdoba.

Tomando el término medio del precio y de los gastos, se calculaba que cada mula comprada en Buenos Aires é invernada en Córdoba, costaba veintiseis reales en el momento de arriarla con destino al Perú.

En Córdoba valía treinta y seis reales, pero el comprador evitaba el viaje á Buenos Aires y las contingencias del arreo.

De Córdoba á Salta el transporte alcanzaba á cinco reales, costando cada hombre con sus caballos de servicio de diez y seis á diez y ocho reales. El capataz ganaba de quinientos sesenta á seiscientos cuarenta y el ayudante doscientos diez en plata sellada. El personal consumía diariamente media res de carne, y además hierba mate, tabaco y papel de cigarrillos, gasto total que se evaluaba en noventa y seis reales.

Había también empresarios particu-

lares, que conducían la tropa hasta Salta á razón de siete reales por cabeza, libre de todo gasto. El derecho de sisa en esta provincia, importaba como antes se ha dicho, seis reales por cabeza.

Una mula comprada en Buenos Aires, salía por treinta y un reales, y por cuarenta y uno las adquiridas en Córdoba.

En los últimos años del siglo pasado, se pagaba por cada una en la tablada del valle de Lerma, sesenta y cuatro, sesenta y ocho y aun setenta y dos reales.

En la travesía hasta el Perú, aumentábanse considerablemente los gastos y peligros del negocio, y por lo tanto disminuían sus utilidades.

La caballada que se requería en Salta para reunir la tropa, ocasionaba un gasto de cuatro reales por hombre, cualquiera que fuese el número de caballos empleados en este trabajo. Otra caballada de muda, hasta la quebrada de Queta, exigía

el pago de treinta y seis reales por cada tres caballos con que se habilitaba á cada peón, número que llegaba á diez y seis ó diez y siete ordinariamente.

Las mulas mansas, llamadas *rocinas*, necesarias para el arreo en el Perú, costaban veintiun reales más que las mulas de comercio. El capataz ganaba hasta la tablada de Oruro dos mil cien reales, hasta Caporaca cuatro mil, y hasta Tucle seis mil ochocientos. El ayudante percibía en el primer caso de mil doscientos ochenta á mil trescientos sesenta reales, en el segundo mil ochocientos, y en el tercero dos mil quinientos ochenta. Se pagaba un poco más si el arreo llegaba hasta la tablada de Pachacama. Al capataz se le permitía incorporar en la tropa de veinte á treinta mulas, al ayudante diez ó doce, y dos ó cuatro á cada peón, cabalgaduras que les eran necesarias para efectuar su regreso.

Cuando las arrias se recargaban, es decir, cuando se componían de mayor número de cabezas del que se usaba comunmente, entonces el sueldo del personal aumentaba en proporción.

Los fletadores por cuenta propia, cobraban ocho ó nueve reales nominales hasta Oruro, catorce ó quince hasta Caporaca, y veinte ó veintidós hasta Tucle.

Las mulas puestas en esta última tablada, representaban un precio total de cien reales, más ó menos, y se vendían en este mismo mercado á ciento veintiocho y ciento cuarenta y cuatro reales, según su estado. Liquidada la operación, resultaba una ganancia de cuarenta reales próximamente, cifra que nunca podía garantir las contingencias de un largo y penoso camino, ni compensar debidamente los afanes y fatigas de dos años de trabajo, y tres años más que se requerían para cobrar el importe total de la tropa, que

comunmente se vendía á largos plazos.

El traficante en mulas procuraba naturalmente obtener la mayor garancia posible, y á este objeto no descuidaba economías ni omitía esfuerzos. Ordinariamente ocupaba todo su capital efectivo en la compra del ganado, y para el pago de peones, que era uno de sus gastos principales, le concedían créditos sobre mercaderías los comerciantes de Salta, de manera que los arrieros generalmente percibían sus sueldos en artículos de tienda y almacén. El capital que hubiera sido necesario reservar, si no fuera este expediente, para llenar aquella partida, se mantenía en giro, y la deuda que esta última ocasionaba se cubría con las primeras ventas de mulas sin abonar interés alguno. Constituía esta operación un beneficio recíproco, una protección mutua entre dos ramos de comercio, que aseguraban de este modo mayor prosperidad.

Á pesar de estas combinaciones, el producto líquido del negocio de mulas, sólo podía satisfacer modestas ambiciones. Una tropa de dos mil cabezas vendidas en la tablada de Tucle, permitía obtener una ganancia de diez mil pesos (ochenta mil reales), después de largo tiempo de riesgos y trabajo, y siempre que hubieran podido salvarse los peligros inherentes á este género de operaciones. Un mal invernadero, una confusión de ganados, una dispersión de la recua, las hierbas venenosas del trayecto, el « mal de vaso », la falta de pasto y aguadas, constituían una numerosa serie de motivos de daño, para poder evitarlos enteramente en tan dilatada travesía, y cualquiera de ellos que se sufriera, era suficiente para disminuir considerablemente las utilidades, cuando no ocasionaba completa ruina. Era, sin embargo, el único ramo de transacciones valiosas que el monopolio y la incomunicación

consentían á las provincias del Tucumán, y ellas sabían afrontarlo resistiendo á todas las fatigas, luchando con las mayores dificultades, y conformándose con el provecho más ó menos limitado que podían obtener.

En toda la circunscripción del virreinato la especie mular fué también aplicada al transporte de cargas, y en este destino el beneficio que prestara al comercio y á las relaciones comunes fué mucho mayor que el simple tráfico de exportación al mercado del Perú.

En las provincias se encuentran todavía marchando lenta y silenciosamente en la ancha carretera, ó trepando por el áspero sendero de la montaña, las arrias de mulas, con grandes aparejos ceñidos por doble cincha, la yegua madrina encabezando la recua, y los *troperos* animando á la bestia rezagada, trayéndola al camino si se aparta, ó arreglando los costales des-

compuestos en el trayecto de la jornada.

Eran en la colonia el elemento de transporte empleado en las escabrosas regiones, donde la pesada carreta no podía penetrar, girando perezosamente sus ruedas chillonas sobre las abiertas huellas.

La mula llevaba sobre su sufrido lomo unos bastos de paja dispuestos en forma de tejado. Encima y á los costados de este liviano aparato se aseguraba la carga de transporte, de manera que fuera de su peso, en nada pudiese molestar el cuerpo del animal, que marchaba suelto y tranquilo, para evitar el choque y desajuste de los bultos conducidos.

Las arrias generalmente se componían de doscientas á trescientas mulas, entregadas á la vigilancia y al cuidado de seis ú ocho troperos (1). Las chúcaras estaban siempre destinadas para recibir la carga,

(1) Cada tropero ganaba medio real por legua.

operación que se efectuaba cómodamente, cubriéndoles la cabeza con un poncho, que las obligaba á permanecer quietas y dóciles, porque no veían el movimiento que alrededor se producía.

La mula de silla, mansa y tranqueadora, suave y firme en su pasito rendidor, era la cabalgadura destinada para el viaje.

La madrina, tirada del cabestro por un peón, indicaba el camino, haciendo oir constantemente el ruido monótono del cencerro colgado á su pescuezo. Toda la tropa la seguía como si fuera centro de atracciones irresistibles. En el llano caminaba tras ella en desordenado pelotón, y en la angostura de la sierra, una á una, ascendiendo y bajando la peligrosa pendiente, prudente y agil, salvando con pisada segura el profundo desfiladero y la pared lateral de la montaña, que estrecha sin miramientos el sendero, como si qui-

siera empujar al transeunte en el vacío de la oscura quebrada.

El tropero marchaba siempre vigilante, armado de su largo *arreador*, y apretando sus espuelas lloronas.

Se transportaban hasta veinte arrobas en cada mula, y se caminaba hasta seis leguas diariamente.

El precio de transporte de cada carga de mulas, se cobraba en proporción de la distancia y de la naturaleza del camino. Bajo esta relación, se pagaban cinco pesos por cada carga de cuatro ó cinco quintales que transportaba una mula de Santiago á Mendoza, y sin duda era este uno de los precios más altos (1).

(1) « Ordenamos que los mercaderes de Portobelo y Panamá, no puedan dar, ni entregar, ni los dueños de recuas recibir, ni traer en ellas ningunas cargas, que pesen á más de ocho arrobas y media, de forma que cada tercio tenga cuatro arrobas, y libras, que no pase de las dichas ocho arrobas y media la carga en fardos, cajones, baules, barriles ú otras piezas, de cualquier género que sean, liadas ó sueltas, de hierro ó cobre bruto, labrado ó por labrar; y los



ARRIA DE MULAS.

En los sitios donde se hallaba pasto y agua se hacía la parada. Se formaba con los aparejos y las cargas una muralla circular, que en caso necesario era el cerco de seguridad para la tropa y la trinchera defensiva para los arrieros, expuestos á los asaltos de los salvajes del desierto, de quienes eran víctimas frecuentes. Dormían generalmente á campo raso, tendidos al abrigo de reparos preparados con las monturas, y turnaban en la ronda y cuidado de la hacienda, que pastaba por la noche.

Las provisiones se conducían como en el viaje de carretas. Se atravesaban las

cajones de plata, que excedieren de cuatro arrobas y media de peso, no se abran, y se admitan como no pase de nueve arrobas la carga, y los demás cajones de los otros géneros, pasando de cuatro arrobas y media se regulan por una carga... excepto en lo que toca á mercaderías y géneros que se traginan en botijas, porque en ellos se ha de guardar la costumbre. » — R. Céd. de Felipe III, Madrid, diciembre 17 de 1614. — Ejecutorias del consejo por sentencias del 10 de mayo y 16 de octubre de 1665.

mismas regiones solitarias y se tramontaban alturas sólo habitadas por el cóndor.

Nunca se perdía la oportunidad de renovar el agua abombada de los chifles ó de llenarlos nuevamente. La sed era siempre una amenaza aterradora en la desamparada travesía del desierto. El movimiento de las mulas en estas circunstancias, era un indicio que el viajero experimentado observaba lleno de ansiedad. Sorprendía la seguridad con que olfateaban el agua á largas distancias, y descubrían el hecho al espectador agitando febrilmente la cabeza, resoplando fuerte, y acelerando el paso, hasta que por fin se lanzaban á escape, sin que pudiera evitarse que entraran en la represa ó el río próximos, bebieran y se bañaran con su carga á cuestas.

Grandes fatigas imponía el tráfico de las arrias en territorios tan extensos y despoblados, tan desnudos de recursos y abun-

dantes de peligros. Constituía, sin embargo, una de las principales ocupaciones de la colonia, que no desdeñaban sus hombres más distinguidos.

Se necesitaba la resistencia y la energía más sostenida, para ejercer activamente este oficio. Constituían su carácter el trabajo corporal y permanente, la lucha con la naturaleza abrupta, la inclemencia, las privaciones, la exposición del desierto, el juicio y la fuerza propia aplicándose como autoridad legal, el dominio personal y absoluto como ley de conservación en el seno de la barbarie de los campos. El patrón y el capataz eran soberanos en su esfera de acción, que se imponían por su destreza en la pelea, el arrojo y el valor, el vigoroso esfuerzo de sí mismos en todos los momentos en que se afrontaba el peligro.

Refiere Concolorcorvo curiosas anécdotas que revelan el despotismo individual

creado en la vida del arriero como sistema de conservación y de dominio.

Conducía al Perú una tropa de mulas don Fernando Cosío, miembro de una antigua y respetable familia de Tucumán. Un día se detuvo en un sitio abundante de pastos perteneciente á los regulares de la Compañía de Jesús, que lo reservaban mucho para su propia hacienda y no permitían que los troperos lo aprovechasen con sus arrias.

Momentos después que las mulas ocupaban el campo, se presentó un peón en la improvisada tienda de Cosío, y dando vueltas en la mano á su sombrero, le dijo:

— Ha salido un teatino con veinticinco hombres á caballo á espantar el ganado, y el capataz está con la gente conteniéndole hasta esperar sus órdenes.

Cosío descolgó inmediatamente su naranjero bien provisto de pólvora y balas,

corrió donde se hallaba la tropa, y encarándose con el teatino le gritó bruscamente:

— Alto ahí, padre, si usted no quiere ser el cuarto que eche á la eternidad.

El interpelado comprendió su difícil situación, y observando á través de sus grandes anteojos la corpulencia y actitud amenazadora y resuelta de Cosío, salió del paso con un rasgo de espíritu.

— ¿Y los cuatro, — le respondió, — que usted ha matado han sido teatinos?

— Han sido *lecheros*, pues no tengo escrúpulo en matar á cualquiera que me quiere atropellar.

El buen padre mandó retirar la gente, y procurando calmar á su agresor que violaba su propiedad y amenazaba su vida, descendió del caballo, le abrazó efusivamente, y le obsequió como si fuera el general de la Compañía.

En otra ocasión aprehendieron á un mes-

tizo que había robado dos mulas. En circunstancias que lo amarraban á un tronco, llegó el capataz y preguntó qué pena iban á imponerle. Los peones le respondieron que pensaban aplicarle cuatro docenas de azotes, y el capataz les aconsejó entonces que le dejasen libre después de hacerle la operación de Abelardo, pero felizmente se concedió á la desgraciada víctima la ejecución de la primera sentencia.

Concolorcorvo al referir el hecho observa que, en semejantes circunstancias, él se hubiera encontrado en conflicto para decidirse entre las dos penas impuestas, porque él había visto á un tucumano echar al suelo y dejar sin aliento de un chicotazo á un negro robusto y soberbio. Mostraban tanta pujanza y eran tan diestros en el manejo del chicote, que con el extremo de las riendas pegaban á una mula y la hacían andar á la volina más de una cuadra, sin que pudiera

recobrar el movimiento natural de su cuerpo (1).

Los dueños de cargas vendían mercaderías en el tránsito, y las arrias siempre se detenían en los suburbios del pueblo á que llegaban. Penetraban en la ciudad generalmente por grupos de diez mulas para no obstruir el movimiento de las calles. Á las *cargueras* ariscas se tenía la precaución de conducirlas del cabestro, ó echarlas delante con la cabeza cubierta por una manta.

El arribo de una tropa á una población era un interesante acontecimiento que no pasaba desapercibido para nadie. La correspondencia privada, los intercambios de productos, todos los intereses y relaciones de la vida social, tenían en ella su elemento de comunicación y de transporte. Era como la carreta vehículo de beneficios

(1) Concolorcorvo, *ob. cit.*

recíprocos, y por eso en cada vecindario, especialmente en los alejados de las vías principales, casi perdidos en el aislamiento de regiones desiertas, se recibía la llegada del arria, con la misma simpatía y emoción que Saussure recuerda de los suizos, cuando en medio de un invierno inclemente y pobre, veían arribar las dilatadas recuas de mulas, oían el sonido de las campanillas que traían los trigos y el arroz de la Lombardía.

Los viajeros las empleaban también para realizar su jornada (1).

Se agregaban á la tropa y junto con ella atravesaban paso á paso la pampa y la serranía, sufriendo mayores incomodidades que en el viaje de carretas. Debían como en estas últimas llevar consigo toda clase de provisiones, expuestas siempre á

(1) Una mula, y además un postillón, costaban real y medio por legua. Era más rápido, cómodo y barato, hacer el viaje por las postas.

la rapacidad de los peones, pasar á la intemperie los días fuertes de sol y las noches heladas sin abrigo, fuera del muy escaso que podían ofrecer las tiendas ó toldos improvisados en cada parada.

Las molestias del camino recorrido en estas condiciones, tenían sus compensaciones en los espíritus capaces de sentir lo bello. Cabalgando lentamente en mula *sillera*, con la mirada abierta en todas direcciones, era más intíma la comunicación con la naturaleza, que trasmitía sus tristezas, sus energías, sus cóleras imponentes y sus calmas silenciosas, su frescura infantil y su fisonomía secular, que deleitaba con perspectivas espléndidas y sorprendía y admiraba con soberbios espectáculos.

En la montaña y en el valle, en la pradera y en el bosque, todo, observa Michelet, canta y sonríe, gime, suspira y llora con voz humana.

Sintiendo estas impresiones y venciendo

peligros y miserias, cruzaban el desierto inconmensurable las carretas y las arrias, único sistema de transporte terrestre que la colonia ha legado á la civilización argentina.

CAPÍTULO VI

TRANSPORTES MARÍTIMOS

Aislamiento comercial del Río de la Plata. — Sus causas. — Opinión de Vicente F. López. — Contrabando. — Primeras licencias de tráfico. — Embarcaciones de la época. — Galera. — Galeones. — Bergantín. — Fragata. — Corbeta. — Goleta. — Balandra. — Urca. — Nao, nave y navío. — Relación de viaje del P. Cattaneo. — Salida de Cádiz. — Viento favorable. — Arribo á las islas Canarias. — Bordejeando á la vista de Tenerife. — Aumento de tripulación. — Fortines de la costa. — Alarmas de la población. — Partida de Tenerife. — Novena de San Francisco Javier. — Polizones. — Amenazas que sufren. — Zona tórrida. — Novenas de San José y San Antonio. — Gran calor. — Estrechez de habitación. — Sed y venta de agua. — Bizcocho y gusanos. — Pulgas, chinches

y piojos. — Enfermedad de un misionero. — Temporales y calmas. — Pilotos en oposición. — Nave que pierde sus palos. — Paso de la línea. — Fiesta del *Rescate*. — Pesca del tiburón. — Tempestad. — San Telmo. — Lluvia de gusanos blancos. — Trópico de Capricornio. — Cuaresma, comidas y funciones religiosas. — Espesa niebla. — Proximidad de la costa. — ¡Tierra! ¡Tierra! — Solemne *Te Deum*. — Pérdida de la fragata *San Francisco* y del patache. — Los Castillos. — Viento contrario y escasez de agua y de víveres. — Conflicto entre los pasajeros y el piloto. — Rumbo hacia tierra. — Embocadura del río de la Plata. — El Banco Inglés y el infierno. — Isla de los Lobos. — Maldonado. — Isla de las Flores. — Montevideo. — La *San Francisco* y el patache. — Precauciones para navegar en el río de la Plata. — Llegada á Buenos Aires. — Navíos de registro. — Persecuciones de alta mar. — Naves de las potencias en guerra con España. — Comunicación marítima.

Á la naciente colonia de Buenos Aires, estúvole severamente prohibido el comercio directo con la madre patria. La provisión de sus géneros de consumo y el cambio de sus productos debía hacerlos por la vía del Perú, expuesta á todos los peligros del desierto y recargada con el

costo del transporte en una distancia enorme (1).

No se quería disminuir las ganancias del tráfico establecido en el interior del virreinato, abriendo una nueva ruta de comunicación marítima con las grandes ventajas que ofrecía el puerto de Buenos Aires para la internación y el intercambio, y por otra parte, el gobierno español carecía de interés material y de recursos para garantir una larga navegación de los asaltos y piraterías del camino.

« Si estudiamos con imparcialidad y juicio la situación del comercio europeo, y la que tenía la España con relación á las demás potencias, veremos que en aquel tiempo no le era posible concebir ni hacer el comercio marítimo de sus colonias bajo

(1) En la provincia de Tucumán, á fines del siglo XVI, un quintal de cera valía cien pesos; una pieza de cordobán, cuatro; una vara de paño, treinta; de terciopelo, treinta; de raso, quince; de tafetán, seis; de ruan, cuatro; una libra de clavos, tres

otro régimen que el de las flotas periódicas que había adoptado; y que sus medidas, con respecto al Río de la Plata, le estaban impuestas forzosamente por la naturaleza del país y por su situación geográfica. No sólo es injusto, sino absurdo, pedirle otra cosa que lo que hacía.

» Buenos Aires no producía oro ni plata. La ganadería estaba en su principio, y no era tampoco una fuente real de tráfico: primero porque su valor no podía subsanar el enorme costo de una flota de guerra que lo garantiese en el mar; y segundo, porque no había capitales ni población con que explotarla en las proporciones que ella requería para ser materia de exportación.

» El comercio y la situación del Río de

pesos; cuatro herraduras, seis; una mano de papel, tres; una libra de pólvora, seis; de plomo, dos; y en esta proporción los demás artículos de consumo. — *Carta al rey del gobernador don Juan Ramírez de Velasco.* M. S. inédito en el archivo de Indias.

la Plata no tenía valor ninguno capaz de compensar los gastos de una flota y de un convoy de guerra que protegiese sus remesas y sus retornos. Para eso, sólo el Perú y Méjico contaban con los fabulosos productos de sus minas, que en el menor bulto y peso daban el mayor valor posible también. De modo que el gobierno español, sin adelantarse caballerescamente á su tiempo, sufría la imposición fatal de los hechos, y teniendo que proteger las expediciones de comercio con escuadras numerosas, había organizado las dos flotas anuales que las acompañaban hasta ponerlas al alcance de los consumidores, y recoger los retornos. La ley era, pues, hija de la necesidad » (1).

Á medida que las provincias del litoral é interior desenvolvían su industria ganadera y explotaban sus riquezas naturales,

(1) Vicente F. López, *Historia de la República Argentina*, tomo I, cap. VIII.

era más difícil, y debía ser más tarde imposible, mantener enteramente cerrado á todo comercio el puerto de Buenos Aires. El capital y el trabajo debían buscar forzosamente el mayor aprovechamiento y vencer todas las trabas que se opusieran á su expansión. El monopolio fué mantenido ciegamente más allá del límite que las circunstancias lo permitían, y entonces fueron inútiles las penas impuestas y el celo de las autoridades para evitar el contrabando y el comercio clandestino, que adquirió una extensión considerable, alimentando la circulación de numerosas naves, que llevaban la bandera de las más grandes potencias marítimas, siempre en conflictos con España en aquella época.

El favor á determinadas personas y las necesidades é intereses representados por el establecimiento colonial del Río de la Plata, adquirieron pronto bastantes fuerzas para influir en las decisiones de la cor-

te. Á pesar de las ideas reinantes, de las gestiones de las autoridades del Perú, de la casa de contratación de Sevilla, y el consulado de Cádiz, se obtuvieron desde 1579, un año antes de reedificado Buenos Aires, licencias periódicas para comerciar directamente con la metrópoli, enviar los productos é importar las mercancías de retorno. El desenvolvimiento de estas provincias hacía cada día más frecuentes sus comunicaciones de ultramar. Mientras crecía el interés de su tráfico, mayor era el número de buques que anclaban en su puerto, pero esta navegación realizada en virtud de graciosas concesiones ó fué el cebo del contrabando, ó fué por sus circunstancias completamente arbitraria y eventual, respondiendo sólo á negocios ó empresas particulares (1).

(1) Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales*. Madrid, 1747. — Mitre, *ob. cit.*, cap. I.

La incomunicación constituía un estado permanente y normal, únicamente interrumpido por la nave aventurera que llegaba buscando el comercio clandestino, y con menos frecuencia, por el galeón de registro, que emprendía la larga y peligrosa travesía del Océano, obedeciendo á propósitos de comercio, de administración y de gobierno.

Una breve indicación de los diversos tipos de embarcaciones empleados hasta principios del presente siglo, contribuirá á dar una idea más completa de la penosa navegación de ultramar.

La *galera*, de origen griego, navegaba á velas y remos. Hallábase cubierta, y sobre su puente se instalaban los bancos para los remeros. El tipo más común poseía veintiséis bancos á estribor y veinticinco á babor, porque se conservaba uno libre para establecer el fogón. En medio de la cubierta, como si fuera el eje lon-

gitudinal de la nave, existía un pasaje de comunicación llamado crujía, desde donde el cómitre vigilaba á los remeros y estimulaba sus fuerzas y coraje.

« Si desmayan de rendidos,
Y por pasar ratos malos,
Al punto son proveídos
Del cómitre, y socorridos
Con un refresco de palos.
Si bajeles descubrimos
Y estamos aventajados
Ya los tenemos doblados;
Si nos dan caza y huimos
Quedamos descoyuntados.
Que unas veces por huir
Nos hacen que reventemos,
Y en tan crueles extremos,
Por alcanzar y seguir
Morimos junto á los remos. »

El espolón fué una arma terrible hasta que se inventó la artillería. Se componía de una larga baqueta de madera guarnecida de bandas de hierro, y servía para abordar á todas fuerzas y destruír las naves enemigas.

Las galeras empleadas en la carrera

de Indias, eran más pequeñas que las de España. Ordinariamente contaban diez y ocho bancos y noventa hombres de remo (1).

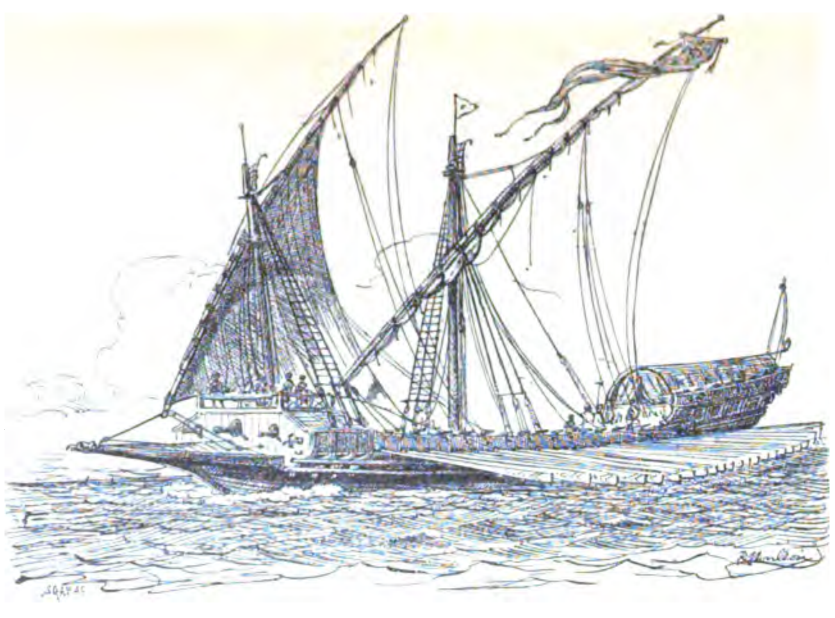
Las de guerra ó armada nunca pasaron de las islas Terceras.

Degeneró mucho su tipo desde mediados del siglo XVIII, y como entonces se conocía mejor la maniobra ó escaseaban los buenos remeros, usábase con mayor frecuencia de las velas.

Los *galeones* han tomado este nombre de las galeras á cuya forma se asemejaban y eran más fuertes aunque menos ligeros, soportando bien los golpes de agua como naves de alto bordo. Tenían la popa irregular, el vientre no era inflado, y su velamen era análogo al de los grandes navíos.

Los mayores galeones poseían tres cu-

(1) Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas.* — Jal, *Archéologie navale.*



GALERA NAVEGANDO Á VELA Y REMO (SIGLO XVII).

biertas, y dos los menos considerables.



MEDIA GALERA NAVEGANDO Á OREJAS DE MULO (SIGLO XVIII).

En las navegaciones de Indias se prefería esta embarcación, cuya capacidad se

fijó de cuatrocientas á mil trecientas cincuenta toneladas, prohibiendo en ellas la



GALEÓN (SIGLO XVI).

construcción de camarotes y gallineros, y el transporte de ganado de cerda y

lana (1). Experimentó adelantadas reformas este buque hasta llegar á ser uno de los más ricos y elegantes á fines del Renacimiento.

El *bergantín*, de muy poco porte al principio, alcanzó luego la figura de una galera pequeña, con una cubierta, y sólo la vela mayor. Hallábase dotado de ocho á diez y seis bancos con un hombre cada uno, y los remos muy largos y delgados hacían fácil su manejo. Ocupaba escaso lugar, era cómodo para las evoluciones, rápido en la marcha, y muy apropiado para la carrera (2).



El bergatín del siglo XVII debía llamarse *brigantino* por ser de procedencia italiana. Á fines del siglo XVIII, esta embarcación se presenta ya caracterizada por el tipo usado hoy en día. Hay entre ambas

(1) R. céd. de Felipe III, Madrid, enero 19 de 1621. — Fernández Duro, *ob. cit.*, tomo II y V. — Jal, *ob. cit.* — Charnock, *An history of marine architecture*, etc.
(2) Jal, *ob. cit.*

tales diferencias de casco, porte y aparejo, que es absurdo calificarlas con la misma voz. La lengua castellana, ordinariamente de una riqueza tan grande que á menudo ocasiona confusión por la variedad de términos para designar un objeto, ofrece alguna vez tanta pobreza que con un mismo vocablo indica cosas enteramente distintas entre sí, como el bergantín de velas latinas y remos, y el *brik* de velas redondas y alto bordo (1).

La *fragata*, embarción larga y ligera, era la nave más pequeña de la familia de las galeras, y ha conservado su nombre hasta la época actual. « Las fragatas que se hallasen en la armada (guerra de la Santa Liga), estén por popas de las galeras, y al tiempo de la batalla tengan dos esmeriles y diez arcabuceros con un caporal, para combatir con

(1) Rafael Monleón, carta al autor.

los bajeles pequeños del enemigo. »

En el siglo XVII fueron navíos rebajados, y á principio del siglo siguiente, empezaron á construirse del género moderno. Pasaron sin transición alguna desde la categoría de pequeñas embarcaciones de remos á buques de alto bordo, que sólo la comparación con los grotescos y alterosos navíos hacía parecer rasos, finos y ligeros, cuando tenían dos y aun tres puentes cubiertos y buena porción de piezas de artillería.

Inferior á la fragata, de que tenía la forma general, arboladura y velamen, era la *corbeta*. Su armamento de guerra variaba de diez á treinta y dos bocas de fuego. En el siglo XVII, la corbeta « es una especie de barco largo, que sólo tiene un mástil y un pequeño trinquete, y va á vela y á remos » (1).

(1) Jal, *ob. cit.*



BERGANTÍN (SIGLO XVII). — BERGANTÍN (SIGLO XVIII).

de Indias, eran más pequeñas que las de España. Ordinariamente contaban diez y ocho bancos y noventa hombres de remo (1).

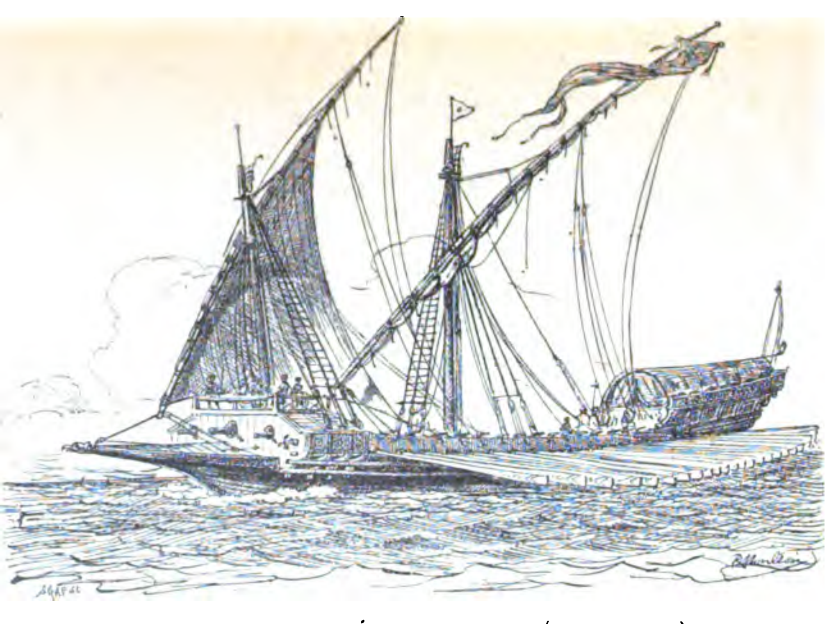
Las de guerra ó armada nunca pasaron de las islas Terceras.

Degeneró mucho su tipo desde mediados del siglo XVIII, y como entonces se conocía mejor la maniobra ó escaseaban los buenos remeros, usábase con mayor frecuencia de las velas.

Los *galeones* han tomado este nombre de las galeras á cuya forma se asemejaban y eran más fuertes aunque menos ligeros, soportando bien los golpes de agua como naves de alto bordo. Tenían la popa irregular, el vientre no era inflado, y su velamen era análogo al de los grandes navíos.

Los mayores galeones poseían tres cu-

(1) Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*. — Jal, *Archéologie navale*.



GALERA NAVEGANDO Á VELA Y REMO (SIGLO XVII).

de Indias, eran más pequeñas que las de España. Ordinariamente contaban diez y ocho bancos y noventa hombres de remo (1).

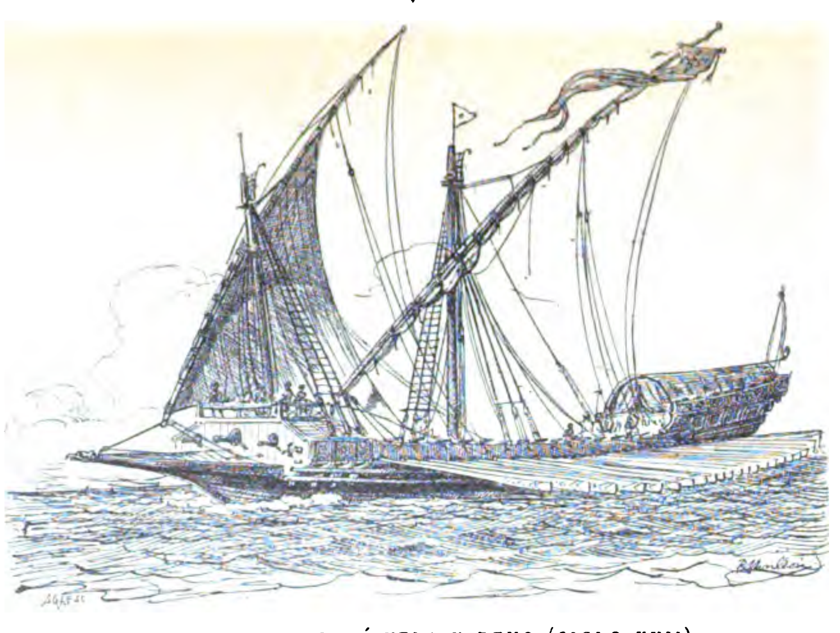
Las de guerra ó armada nunca pasaron de las islas Terceras.

Degeneró mucho su tipo desde mediados del siglo XVIII, y como entonces se conocía mejor la maniobra ó escaseaban los buenos remeros, usábase con mayor frecuencia de las velas.

Los *galeones* han tomado este nombre de las galeras á cuya forma se asemejaban y eran más fuertes aunque menos ligeros, soportando bien los golpes de agua como naves de alto bordo. Tenían la popa irregular, el vientre no era inflado, y su velamen era análogo al de los grandes navíos.

Los mayores galeones poseían tres cu-

(1) Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas.* — Jal, *Archéologie navale.*



GALERA NAVEGANDO Á VELA Y REMO (SIGLO XVII).

estos vocablos, y la significación de los diversos nombres de embarcaciones, que se mencionarán en diferentes capítulos del presente estudio, para alejar la duda y la confusión sobre los navíos de transporte de la carrera de las Indias. Sería imposible, por otra parte, juzgar debidamente de los riesgos y fatigas, de las condiciones y méritos de un viaje, si no puede apreciarse el buque en que se navega.

El P. Cayetano Cattaneo que en los primeros años del siglo pasado llegó al Río de la Plata, en calidad de misionero, ha escrito una minuciosa relación de su larga travesía desde Cádiz hasta la ciudad de Corrientes. Los peligros sufridos, las turbionadas aterradoras y las calmas desesperantes, la escasez de víveres y la falta de agua, las penalidades y las costumbres de abordo, los puertos del trayecto y la ansiedad de tocar á tierra, todos los incidentes y las impresiones de su dilatada

peregrinación, han sido referidos hasta en sus menores detalles, de modo que puede formarse una idea íntima y completa de las expediciones marítimas de aquella época.

El ilustrado traductor de aquella narración, ha dicho con verdad : « Son el retrato tomado del natural de la fisonomía física de la colonia. » Bastará transcribir y extractar sus observaciones, para ofrecer en una forma viva y animada, aquella navegación de cuatro y seis meses, en embarcaciones de vela, abandonadas en la inmensidad del Océano al capricho de las olas y los vientos.

« La víspera de la Natividad, dice Cattaneo, del año 1720, partimos del puerto de Cádiz en cuatro naves, esto es, dos fragatas de treinta piezas de cañón, en las cuales venían repartidos nuestros misioneros; un patache de veinte piezas en que venían doce religiosos observantes de

San Francisco y un dominicano; y la cuarta un pequeño buque de aviso que iba á Cartagena de América, y que para asegurarse contra los corsarios de Argel y Sali que infestan estos mares venía con los nuestros hasta las Canarias, donde tomando rumbo hacia el poniente debía proseguir su viaje.

» Así salimos en conserva, con viento favorable, es cierto, pero demasiado violento, de modo que fué necesario caminar con pocas velas. Nuestros misioneros entonces llenos de alegría, se volvían á dar á Europa un eterno adiós para volver á verla á su tiempo desde el cielo.

» Era tal la fuerza del viento que hinchando sobradamente las ondas agitaba no poco las naves, y eran tales los sacudimientos que de cuando en cuando le imprimía, que se hacía difícil tenerse en pie, y tanto, que un marinero que estaba descuidado cayó al mar, y fué un gusto

verle nadar como un pescado teniendo su pipa en la boca, hasta que acercándose á la nave y enganchándose por una cuerda subió á bordo sano y salvo.

» No hablaré del desorden de estómago, que universalmente experimentamos, porque este es un tributo que comunmente paga todo el que no está acostumbrado al mar, y siendo la agitación de la nave mayor que de ordinario, fueron aun más vehementes las revoluciones de estómago que padecimos casi todos más ó menos.

» Con viento tan favoroble arribamos en seis días á la vista de las islas Canarias, bien que cesando y levantándose después otro contrario, nos vimos obligados á bordejear ocho días á la vista de Tenerife. Finalmente después de catorce días desde que soltamos las velas, se consiguió tomar puerto en esta isla el día solemne de la Epifanía. Aquí nos detuvimos algunos días, porque teníamos necesidad de mu-

chas cosas, como de agua, de leña, de ajustar el timón, componer un palo de nuestro buque, calafatearlo en los lados y proa, porque entraba mucha agua en las ensambladuras, y hacer otras muchas provisiones para la larga navegación que nos quedaba.

» El patache debía cargar además treinta familias, para transportar á una nueva población que por orden del rey se forma al presente en una playa del Río de la Plata, y se llama Montevideo, de la cual os hablaré más circunstanciadamente cuando esta narración haya llegado hasta allá.

» La costa de la isla esta circundada en todo su contorno de fortines con piezas de artillería para defenderla de los berberiscos, los que, por estar la isla tan vecina de África, la infestan continuamente. Y no sólo para defenderla de éstos, sino también de las otras naciones, cuando están en

guerra contra la España, las cuales le hacen el amor para servir de escala á todas las navegaciones de la India, que van á tomar su puerto y los vientos generales.

» Por eso cuando llegamos nosotros, que como dije íbamos en cuatro naves españolas, á las cuales se reunieron en el viaje dos francesas, y todas desde lejos estábamos bordejeando á causa del viento contrario, el capitán general, descubriendo estos seis leños y poco adelante nueve bastimentos menores, de modo que parecíamos una pequeña flota, sin saber de qué ni á qué fin viniésemos, hizo tocar alarma con dos cañonazos á que respondieron de la Laguna, que es otra ciudad tierra adentro, bajando prontamente á la plaza cuatro mil hombres de la milicia del país, mejores para impedir los desembarcos que la misma tropa española, los cuales estando repartidos en corto número en los mencionados fortines, venían con los mos-

quetes antiguos á rueda, que manejaban admirablemente.

» El primero en tomar puerto de noche fué el patache, y el general envió al momento una embarcación con orden que si era amigo encendiese el farol de popa y disparase un cañonazo, hecho lo cual se desvaneció todo temor.

» Á la mañana nos aproximamos nosotros y saludamos la fortaleza con once tiros y enseguida todos los milicianos se volvieron á sus casas.

» Salimos de Tenerife con viento poco favorable, pero empezaba al día siguiente la novena de San Francisco Javier, que en las naves de España y Portugal es el principal protector del mar, el Señor nos envió pronto un viento propicio, con el cual proseguimos á buen paso nuestro camino.

» Entonces fué cuando notamos la salida de los polizones. Son estos gente

pobre pero artistas, que trata de ir á las Indias para hacer fortuna, pero no teniendo los cien ó doscientos escudos necesarios para pagar el flete de la navegación, se acuerdan con algún marinero ó ministro de la nave, que tras la multitud de gente que viene en los últimos días ya por las provisiones, ya por cargar, los introducen, á pesar de la vigilancia de las guardias, y los esconden, no sé cómo, tras las cajas ó fardos de mercancías donde van sustentándose lo mejor que pueden, hasta que apartados de tierra algunas jornadas, están seguros que la nave no volverá por ellos. Entonces comienzan poco á poco á salir á luz, y los capitanes al ver aquellas caras nuevas, ó por mejor decir aquellas bocas más, se desbautizan desesperándose, gritando, amenazando, y ellos oyen todo con humildad, sabiendo bien que las amenazas de arrojarlos al mar no se llevarán á cabo, hasta que pasada aquella borrasca

de gritos y bravatas se van con los otros libres y contentos, como los prisioneros que pasean en libertad para la Pascua y la Natividad.

» Entre tanto, bufan los capitanes, no porque los toma de novedad la introducción de los polizones, pues bien saben que no hay nave que vaya á las Indias, sobre todo en la flota ó en los galeones, en los cuales no hayan muchos, sino porque cada capitán cree siempre haber usado todas las diligencias posibles para que no se introduzcan en la suya.

» En este intermedio, siguiendo el viento favorable y fresco, pasamos en pocos días el trópico del Cáncer, por el cual se entra en la zona tórrida, contenida entre este trópico y el de Capricornio, en cuyo centro está la línea equinoccial. Entonces, digo, con viento fresco, esto es un greco-tramontano, por lo cual no empezamos á experimentar tan pronto los exce-

sivos calores que se suelen sentir en este clima; y hasta aquí nos acompañó el invierno, pues era hacia el fin de enero, al cual sucedió después una primavera templada, que nos acompañó hasta ocho ó diez grados á distancia del ecuador ó línea equinoccial, en que empezó á afligirnos el calor y á crecer siempre cuando más nos acercábamos á la línea, de suerte que no se padece otro semejante en ninguna otra parte del mundo.

» Esto duró hasta el otro trópico del Capricornio, después de lo cual sobrevino el otoño, en cuya estación como veréis más abajo, llegamos á Buenos Aires, así que en los cuatro meses que duró nuestra navegación, experimentamos todas las cuatro estaciones del año.

« Acercándonos con bastante viento, recurrimos al Señor por la intercesión del glorioso San José y después de San Antonio, cuyas novenas se hicieron con devo-

ción, y obtuvimos la gracia de no caer en ninguna de esas tremendas calmas de veinte, treinta ó cuarenta días, que suelen coger frecuentemente bajo la línea, ó en las cercanías de una á otra parte hasta la altura de siete ú ocho grados, y son más perniciosas y temidas que la más formidable tempestad, porque aquí caminando el sol perpendicularmente sobre nuestras cabezas, de modo que al mediodía, como observé muchas veces, el cuerpo no arroja de sí sombra alguna por ninguna parte, los rayos caen ardientísimos, y si se junta el cesar del viento, además de la falta de este refrigerio que siempre tempera los calores poco ó mucho, permaneciendo la nave inmóvil como una roca, queda tanto más expuesta al azote del sol, que se aumenta con la reverbación del mar. Entonces es cuando se padecen tantos desastres de hambre, sed, insomnios, corrompiéndose el agua y las provisiones y engendrándose

tantas extrañas enfermedades, como se leen continuamente en las historias, que tratan de tales navegaciones. Pero nosotros por la gracia de Dios no sufrimos ninguna de tales calmas, pues la más larga fué de siete ú ocho días á distancia de cuatro grados de la línea, de la cual puedo deciros, que no sé de haber sudado ni sufrido tanto, ni padecido una sed mayor.

» Ya por otra mía habréis comprendido la estrechez de las habitaciones en que vivíamos, porque la porción de cámara en que estábamos treinta y cinco, venía á ser como un horno, y si se salía fuera al castillo de popa para tomar un poco de aire, parecía que los rayos del sol abrasaban de tal manera, que yo no hacía otra cosa que empapar propiamente el pañuelo en sudor.

» Pero mayor trabajo era el de la sed, porque era excesiva y el agua que según costumbre se distribuía se hacía escasísi-

ma, de modo que algunos pasajeros vendían á un soldado una camisa por tantos vasos de agua, y á pagar en diversos días de su ración, y otros llegaron á ofrecer un par de medias finas y cosas semejantes por un solo vaso. No había esperanza de mover á dar una gota más de los tres vasos de medida, que daban entre la mañana y la tarde, antes he visto negarse públicamente á un pasajero de calidad, hasta un poco de agua para hacerse la barba, y porque los marineros de popa una vez acabaron en doce días y medio su tina que tenía agua medida para catorce, no permitió el contramaestre que se llenara de nuevo sino en el día determinado, lo que obligó á los pobres á estar día y medio sin beber, que daba compasión, tal es el rigor que se observa en estas navegaciones respecto del agua. Lo que puedo deciros es, que la que se nos daba era buenísima, es decir, no estaba podrida y fétida como suele suce-

der, y esto por la diligencia especial del señor capitán, el cual hizo embarcar el agua para los pasajeros en algunos millares de frascos grandes de tierra, bien cerrados con corcho y yeso por fuera, y el resto casi todo en cubas nuevas y bien guardadas, así que duró hasta el último, limpia y buenísima.

» Ojalá hubiera sucedido lo mismo con el bizcocho, del cual era raro el pedazo que no contuviese algunos gusanos que moviéndose al partirlo y frecuentemente saltando sobre la mesa, me ocasionaban no poca repugnancia, náuseas y aborrecimiento.

» Pero lo más penoso y que ciertamente me ofreció más ocasión de ejercitar mi paciencia, era la multitud indecible de pulgas, chinches y sobre todo de piojos, que en este calor crecen sin número y sin esperanza de libertarnos de ellos, ya porque no había lugar para apartarse y registrar

y limpiar los vestidos que estaban llenos, ya porque hubiera sido inútil, porque bastaba entrar una vez entre los marineros ó soldados con objeto de confesar ó recitar el rosario y cosas semejantes, para volver á la cámara llenos y comunicarlos á los compañeros. Imaginaos una nave en que éramos tantos que apenas podíamos movernos, y cuya mayor parte, marineros, soldados y otra gente, dormían siempre vestidos sin mudarse, peinarse, etc., cuan grande abundancia debía haber de semejante mercancía, de modo que no nos extrañaba verlos acá y allá por los vestidos, aunque no pudiésemos acostumbrarnos tan fácilmente á su molestia, mayormente á la llegada de las pulgas y chinches que en los calores excesivos crecen admirablemente de modo que la noche en vez de servir de reposo, era un verdadero martirio.

» Un estudiante, el más joven y acaso el más débil de complexión, cayó enfermo

gravemente y estuvimos en peligro de perderlo. El padre ministro, que era el P. Carlos Gervasoni, tan pronto como ocurrió el principio del mal, cedió su cama que estaba en mejor sitio, es decir, más vecina al aire de la ventana mientras el otro estaba casi en el fondo de la cámara, que parecía una cueva, y aunque repugnase al enfermo este cambio porque el superior no se viese obligado á probar las incomodidades experimentadas por él, venció al fin la gran caridad del padre.

» Por lo demás el resto pasaba suficientemente la tempestad, y por gracia de Dios no tuvimos cosa alguna de consecuencia, fuera de una que escribiré más abajo.

» Tuvimos muchísimos temporales con truenos, relámpagos, rayos y combates de vientos, pues que duraba poco más ó menos una hora, á que los españoles llaman *turbonadas*, las cuales son frecuentísimas en las cercanías de la línea de una y otra

parte, de manera que se pasa generalmente en medio á ellas, como nos habían dicho y en efecto sucedió. Pero á distancia de siete ú ocho grados del ecuador, los vientos comenzaron á ser escasos y muy débiles por el excesivo calor. Esto ocasionaba largas calmas antes enunciadas, haciéndose necesario servirse de los temporales para aprovechar aquella hora á dos de viento con que suelen venir.

» Por otra parte es necesario estar con las velas muy bien preparadas para extenderlas ó amainarlas en un instante según la fuerza del viento, pues á veces y de improviso sopla en tal manera, que podría de un golpe tumbar un buque, aunque en un cuarto de hora desaparezca después.

» Nuestra nave de *San Bruno* y la otra compañera llamada de *San Francisco*, en las cuales venían repartidos los nuestros, tenían dos pilotos de genio totalmente opuesto. El del *San Francisco* era un es-

pañol joven, superior por su arte al otro, pero demasiado animoso. El nuestro, un francés más práctico, porque navegaba cuarenta años hacía, pero demasiado tímido teniendo desplegado el trinquete *ad summum*, cuando bastaba para coger sin el menor peligro un poco de viento, que nos empujase algunas leguas adelante, mientras que el otro como conocía que su nave era más pesada y tarda en el caminar, de modo que muchas veces y mal de su grado se veía obligado á quedar atrás, recibía intrépido las tumbonadas con casi todas las velas para aprovechar totalmente del viento, y efectivamente, conseguía avanzar siempre mucho. Pero un día en que nos precedía de algunas millas, y cruzaba su popa por delante de nosotros, poniéndose á nuestra derecha ó pasándose á la izquierda, como burlándose de nuestra nave, que no podía alcanzarla, imprevistamente dió de revés el viento, y le rom·

pió por medio dos palos. Os aseguro que esto me ocasionó un grande horror, porque cuando recibió el fiero golpe que le echó abajo los palos, pareció propiamente que el barco se tumbara ó se sumergiese. Después, porque temía que cayendo á plomo aquella gran máquina de palos y entenas sobre la gente, hubiese hecho muchos estragos entre los pasajeros y los padres. Pero el Señor hizo la gracia que todo se enredara por el aire en las velas mismas y en las muchas cuerdas, que de un palo pasan á otro, de manera que la gente tuvo tiempo de retirarse y esquivar el golpe. Ellos se detuvieron al momento, y nosotros acercándonos, les preguntamos con la bocina si tenían necesidad de algún socorro, á lo que respondieron que no, y que al día siguiente se pondrían en estado de proseguir el camino.

» Así sucedió, en efecto, porque trabajando infatigablemente los marineros y

los carpinteros, pusieron en vez de los dos rotos, dos palos que siempre se llevan de repuesto en las naves, por lo que puede suceder, y en menos de veinte horas se pusieron nuevamente en viaje con todas las velas, menos dos pequeñas de las gavias que no usaron más en el resto de la navegación.

» En medio de estas turbonadas, á las cuales sucedía inmediatamente una calma de medio día unas veces, otras de uno ó dos, alternándose recíprocamente, llegamos finalmente á la línea, cuyo paso no sabría explicar qué consuelo hace experimentar á los navegantes, de suerte que todas las naciones, de una manera ú otra acostumbran celebrar en la nave una gran fiesta, que es propia de la marinería y una mezcla de verdad y de burla, que no hay comedia que pueda ser justamente tan agradable.

» Esta función acostumbran llamarla el

Rescate, porque todos los pasajeros deben pagar poco ó mucho, sino quieren exponerse al peligro de ser zambullidos en el mar.

» La víspera de la función vino una compañía de marineros vestidos de soldados con dos oficiales y un pregonero, por medio del cual publicaron un largo bando en que se intimaba á todos los pasajeros á encontrarse presentes en la plaza de popa al día siguiente, para dar cuenta á S. E. el señor presidente de la línea de cómo se hubiesen avanzado hasta aquellos mares, con qué facultad, por qué motivo, etc., bajo pena de grave castigo personal ó pecuniario, si no justificaren lo bastante.

» Publicado el bando, lo fijaron al palo mayor y se retiraron.

» Por la mañana del día siguiente se preparó en la plaza dicha una mesa con tapete, plumas, papel, tintero, etc., y varios empleados alrededor. Los marineros forma-

ron después una compañía militar, mucho más numerosa que la anterior con los vestidos de los dragones armados de sables y picas, con sus oficiales vestidos en toda regla, y á tambor batiente vinieron á la plaza, donde se hizo espaldera al señor presidente, que llegó el último con gran sosiego y gravedad, acompañado de sus ministros vestidos como los magistrados. Él, sin embargo, iba pomposamente vestido á la francesa, y en verdad que no podían escoger otro mejor para tal función.

» Apenas se hubo sentado con sus ministros, cuando los que permanecían fuera del grupo, le pusieron delante un reo de no se qué delito cometido, poco antes pasando la línea, por lo cual ordenó súbitamente el presidente, que fuera zambullido, que quiere decir sumergido en el mar. Y porque el pobre quería dar razones y justificarse, el presidente, atribuyendo á poco respeto, levantóse y bastonándolo ordenó

que fuese zambullido tres veces, lo que se efectuó en seguida. Tomándolo los guardias lo ataron al cabo de una cuerda, que al efecto estaba pendiente de una garrucha desde la punta de una entena mayor, y teniéndola hacia arriba como cuando se da cuerda, lo dejaron caer en seguida y volvieron á zambullirlo cuantas veces se había ordenado. Hecho esto lo dejaron en libertad permaneciendo toda la cuerda pendiente en el mismo sitio para terror de cualesquiera que se hubiese atrevido á desobedecer las órdenes del presidente.

» Todo esto era concertado con aquél, aunque ciertamente yo no sabía que hubiesen podido hacer algo peor si hubiera sido de veras.

» Terminado este castigo, el presidente dió orden á su teniente y ayudante de campo, que condujesen á su presencia al señor capitán del buque. Fueron súbita-

mente los dos oficiales acompañados de varios soldados á la cámara del capitán, intimándole que se presentase en el acto á S. E. (este era el título que daban al presidente) y el capitán obedeció prontamente.

» Llegado á la presencia del presidente, con la cabeza descubierta, éste le preguntó con qué facultad se había atrevido á adelantarse con su nave en aquellas partes, á lo cual contestó el capitán que tenía despachos y facultad de su rey, y éste replicó que él era el presidente de la línea, que mandaba allí, y que de él antes que de ningún otro se debía recabar la licencia y los debidos despachos. Pero, porque aquello lo suponía sucedido por ignorancia y no por malicia, se contentaba, en vez de confiscarle el buque como merecía, con que pagase una pequeña multa de cien frascos de vino, etc.

» El capitán al oir la sinfonía de los cien frascos de vino y otras cosas pedidas, re-

presentó que aquella condena era excesiva para sus fuerzas. Así el presidente, después de algunos divertidos altercados, se sometió y convino en veintisiete frascos de vino, seis perniles, doce ó veinticuatro quesos de Holanda, y no me acuerdo qué otra cosa, que pagó todo exactísimamente, y entonces licenciándole con toda cortesía el presidente, y haciéndole acompañar por sus oficiales hasta la cámara, envió á llamar los otros pasajeros sucesivamente y uno á uno, y á cada uno de los cuales exigió estrecha cuenta del atrevimiento tomado en pasar la línea sin su permiso y pasaporte que bien sabían ó á lo menos debían informarse, ser él el único señor de aquel sitio.

» No tengo aquí tiempo para referir los casos graciosos que sucedieron en este juicio. Sólo digo en general que me fué muy agradable oir las pullas y respuestas, justamente chistosas y picantes, que una no esperaba á la otra, en que son fecundí-

simos los españoles y que el presidente no podía ser más á propósito, porque tenía su rostro descarado y quemado por el sol, que en toda la función, que duró muchas horas, por más cosas ridículas que sucedieron, por más pullas ó respuestas graciosas que diese ó recibiese, no hizo semblante de reir, sino que sostuvo siempre su cáracter con una gravedad y serenidad digna de Catón.

» Ni eran diferentes á él sus ministros, manteniendo todos su puesto con seriedad y exigiendo de cuantos se presentaban un sumo respeto, de modo que el presidente á intimación suya condenó á una multa mayor de lo que había establecido, al mayordomo ó ecónomo del buque, que era un individuo muy gordo y que padecía sumamente con el calor, porque se presentó despechugado, lo que atribuyeron á falta de respeto. También como el barbero no respondía en regla ó murmuraba sobre

la multa que le fué impuesta, el presidente lo condenó á ser zambullido, es decir, sumergido como los otros, y ya comenzaba á ser ejecutada la sentencia, cuando se le hizo gracia por haber representado ser también enfermero y por consiguiente benemérito á la nave.

» Y así, por vía de burla y diciendo de veras, los multó bien á todos desde el primero hasta el último, con proporción sin embargo, pues al paso que condenaba á un caballero ó un mercader de importancia en un frasco que contiene doce grandes vasos de vino, de los cuales llevan consigo muchísimos en esta navegación, á un pasajero de menor cuenta lo condenaba en algunos frascos de aguardiente ó libras de chocolate, y si no tenía ni lo uno ni lo otro, en dinero efectivo, haciendo anotar diligentemente las multas por el notario presente para poder recolectarlas. como lo hizo muy prontamente.

» Terminóse así el *rescate*, que así llamamos esta fiesta, porque cada pasajero debe desembolsar cualquier cosa, si quiere redimirse del peligro de ser zambullido, terminóse, digo, el *rescate* con un solemne refresco que el capitán hizo preparar para el presidente y sus ministros, del cual gozaron aún los soldados, después de lo cual se volvieron á tambor batiente y con acompañamiento de guardias como habían venido.

» Una cosa sola faltó para complemento de nuestra función, la cual no se escapó en la otra nave de *San Francisco*, cuyo capitán era mucho más práctico que el nuestro en las costumbres de esta navegación, fué el zambullir al presidente ó algunos de sus ministros.

» Al tiempo del refresco y cuando todo aquello andaba con la pompa que he dicho, el capitán salió de su cámara como maravillado y preguntó qué era aquel estrépito

de tambor, aquel cortejo y todo el aparato restante, y oyendo que todo aquello se hacía en honor del señor presidente de la línea : — *¡ Qué presidente !* — empezó á gritar furioso, como si hablase de veras, — *¿ qué presidente de la línea ? ¿ En esta nave no mando yo? Por el atrevimiento que se ha tomado de venir á mandar en mi buque, que se le tome al momento y sea zambullido.* — Pero como el presidente fuese un pasajero que habían escogido para la fiesta, como el de más bello humor de todos, el capitán no quiso apesadumbrarlo y ordenó que se sumergiesen dos de sus ministros, lo que se hizo en el acto por los mismos soldados, que primeramente le servían de guardia, los tomaron súbitamente y por más que gritasen y procurasen defenderse los despojaron de los vestidos de valor á fin de que no se perdieren y puestos en camisa los ligaron á la mencionada cuerda y acomodados uno

sobre otro los zambulleron tres veces en el mar, con vivo y universal aplauso de toda la nave. No os admire, si los marineros, que se hubieran amotinado si el capitán no hubiese querido admitir al presidente, y una vez que han obtenido multar á los pasajeros, que en sustancia no es otra cosa que una manera graciosa de recolectar buena comida para sus muchas fatigas en navegación tan larga, no reconocen ya ni presidente, ni fiscales, ni alcaldes, antes contribuyen con esta última ejecución á amenizar más el placer de cada uno.

» Esto es en sucinto la función con que las naves festejan su pasaje de uno á otro hemisferio, industriándose para aliviar la enojosa molestia, que ordinariamente se experimenta en clima tan caloroso.

» Pasada felizmente la línea, nos sorprendieron algunas calmas, cortas sin em-

bargo, y alternadas por lo general con algunas horas de viento, que nos permitían caminar un poco.

» La pesca del tiburón nos aliviaba en cierta manera este tedio.

» Llegados por gracia especial de Dios á los cuatro ó cinco grados después de la línea, se levantó un viento fresco, y por muchos días, que nos desclavó de aquel mar de aceite en que estábamos casi inmóviles, y mitigó en mucho los excesivos calores de aquel horno. Verdad es que corriendo siempre más terminó por una tempestad, la cual no obstante como se vió, no fué peligrosa. No esperéis de mi su descripción. Solamente os diré que yo no había visto tal multitud de relámpagos y de rayos, porque eran tan consecutivos el uno al otro, que el cielo, cuando llegamos á la noche, estaba completamente iluminado, ni recuerdo haber oído estrépido semejante al de los que caían en el

Océano, que sin embargo creo procediese del mismo ruido del mar.

» Esta fué la ocasión en que ví el San Telmo, que no es otra cosa que una llama de fuego que se enciende durante la tempestad en la punta de un palo ó en extremidad de una entena, y que es recibida comunmente por los marineros como una señal ciertísima de que la borrasca acabará pronto y sin peligro del buque, por lo cual, la primera vez que aparece, todos se arrodillan en el acto, dando gracias á Dios y á la Santísima Virgen por tan feliz augurio.

» Eran como las dos ó tres de la noche y parecía que el viento se enfurecía cada vez cuando uno bajó á toda prisa á la cámara en que estábamos nosotros, avisando que en aquel momento se había visto el San Telmo. Yo entonces, por salir de la duda si aquello era una aprensión popular ó una cosa efectiva, me dirigí á popa, donde

tan pronto como me vieron — *mírelo padre*, — me decían, — *mírelo allí*. Miré con atención, y en verdad era así, es decir, una pequeña llama que relucía sobre la extremidad de una entena mayor, y se distinguía muy claramente en la oscuridad de la noche. Lo observé con sumo placer, como también la alegría extraordinaria con que toda la marinería cantaba en dos coros las letanías de la Santísima Virgen, la confianza que tenían en que la borrasca acabaría sin peligro, al punto que mientras las ondas seguían enfureciéndose y retumbaban los rayos por todas partes, ellos seguían su canto alegremente, sin hacer el menor caso.

» Si la llama en cuestión es un efecto natural ó no, no me pondré ahora á averiguarlo. Sólo digo, que aunque sea así, como los fuegos fatuos y otros semejantes, Dios se sirve de ellos para dar á los navegantes una esperanza casi cierta del feliz

éxito de la tempesdad, que ellos atribuyen á la gloriosa intercesión de San Telmo, al cual pintan generalmente con un buque y una llama en la mano, y en cuyo honor recitan todos los días una devota canción como á protector contra las tempestades.

» Debo también advertir, que por casi todo el tiempo del mar sujeto á la zona tórrida y mucho más en la vecindad del ecuador, cuando llueve sobre los vestidos, el agua en pocas horas se descompone y produce gusanos blancos como los del queso, de modo que si pasada la lluvia se olvida extender su vestido mojado y exponerlo al sol, lo encontrará bien pronto cubierto de semejante mercancía.

» Así, después de varias circunstancias que dejo por ser de poca cuenta, arribamos al trópico del Capricornio, casi á la mitad de la cuaresma, que por buena fortuna nos tocó pasar toda en el mar, donde

os aseguro, que se hace mucho más rigurosa que en la tierra, porque, así como en medio de tanta agua, se padece más sed que en ninguna otra parte, así también, en medio de los pescados, se experimenta su escasez más que en ningún lugar, ya que mientras camina la nave no se puede pescar; así fué, que á excepción de tres ó cuatro veces que probamos un poco de pescado fresco, todo el resto lo pasamos con salado que servía, si no á quitar el hambre, á lo menos á encender la sed, y juntad á esto que las horas de comer en los buques de España, son completamente diversas por no decir contrarias á nuestra distribución, pues como cuatro horas antes de mediodía se va á la mesa, y esto se llama almuerzo, es decir, *la colazione*. Tres horas después de mediodía se prepara lo que llaman comida, es decir, *el desinare*, y hasta el día siguiente ya no se da cosa alguna.

» En este tiempo de cuaresma las funciones de piedad se hicieron con mucho más fervor y frecuencia que anteriormente, predicando ya uno, ya otro, con tan buen efecto que en general al acabar el sermón con un acto de contrición, casi todos acompañaban al misionero con lágrimas y golpes de pecho, pidiendo humildemente perdón al Señor y misericordia. Los capitanes, pasajeros y oficiales acudían siempre con gran edificación y aunque podían acomodarse donde se situaba toda la demás gente, ellos estaban siempre en pie señalándose también en esto la piedad tan propia de la nación española. Además se hacía todos los días mientras lo permitía el tiempo, la doctrina cristiana y se recitaba el rosario con otras oraciones en cuatro partes, es decir, en la popa los pasajeros, en la proa para los marineros, debajo los soldados, y sobre cubierta la gente de servicio, con

gran consolación nuestra en oir por todas partes las alabanzas del Señor y de su santísima madre, resonando en medio del Océano.

« De este modo íbamos acercándonos felizmente á nuestro término, cuando el día 25 de mayo, al despertar el alba, surgió una niebla muy espesa, que dió motivo á esperar proviniese de la vecindad de tierra. Por lo tanto se echó la sonda y se encontró fondo á las ciento cuarenta brazas, de lo que el piloto dedujo no estar la tierra muy distante, porque en este mar, cuando se está muy lejos de ella, no hay cuerda que alcance al fondo. Todos dimos afectuosas gracias á la beatísima Virgen con las letanías, que por primera vez se cantaron con el festivo son de las misiones acostumbradas en la Modena. El piloto, sin embargo, porque atendiendo la espesa niebla, no podía discernir á qué distancia se encontraría de la tierra, ni sabía si

había allí escollos ó bancos de arena, volvió la proa en dirección al Mediodía, prosiguiendo su viaje hasta alcanzar la altura de treinta y cinco grados, en que viene á estar el cabo de Santa María, y en la mañana del 27 la volvió hacia el poniente. Después de comer echó la sonda y contra su esperanza encontró sólo cincuenta brazas de agua, de donde dedujo, según las medidas notadas en estos mares, que la tierra no podía distar más de veinticinco millas; por esto, dudando de poder descubrirla en aquel día por ser muy tarde, y no queriendo por otra parte acercarse mucho por temor de que levantándose por la noche un viento impetuoso nos arrojase á la costa, aconsejado por su excesivo temor se puso á la capa, que es cuando se cruzan las velas con simetría tal, que el viento dando en una parte refleja por contraposición en la otra, de modo que no empuja la nave ni adelante

ni atrás, permaneciendo esta inmóvil como una roca.

» El día siguiente que despuntó clarísimo á la mitad de la mañana gritó el joven de la gavia: *¡ Tierra ! ¡ Tierra !* noticia que fué recibida con júbilo universal, porque desde que dos meses y medio antes habíamos salido de las Canarias, no habíamos visto sino cielo y agua. Se sacaron fuera cuantos anteojos grandes y chicos había en el buque, y quién de un lugar, quién de otro, todos estaban mirando para descubrirla claramente, pues por ser playa rasa sin monte y sin árboles, no era fácil encontrarla. Cuando finalmente nos avanzamos tanto que se pudo distinguir claramente por todos, no es fácil explicar la alegría común que mostraban congratulándose unos con otros por haber al fin llegado al término tan deseado, de lo que se dió gracias al Señor con un solemne *Te Deum*.

»No obstante, después de tan grande consuelo, sobrevinieron varias no pequeñas tribulaciones. El capitán con los interesados, y nosotros también, estábamos muy desconsolados porque no se descubría por ninguna parte el *San Francisco*, de modo que temíamos que habiendo caminado el día de aquella niebla espesa, pudiese haberle sucedido alguna desgracia. Ya habíamos tenido igual sentimiento cerca de las islas de cabo Verde al perder de vista al patache, que no vimos más en todo el camino. Por esto el capitán dió orden al muchacho de la gavia, que observase atentamente si por algún lado se descubría, prometiéndole tres frascos de vino de buena medida. No pasó mucho tiempo sin que el muchacho avisara desde la centinela que se descubría á lo lejos el *San Francisco*. Miramos con los anteojos, y convinimos casi todos que era una nave, la cual navegaba á toda vela hacia tierra,

y no podía ser otra que el *San Francisco*, por lo cual completamente consolado el capitán pagó los tres frascos al gaviero, que había dado la feliz noticia.

» Pero pronto este nuevo consuelo se convirtió en dolor, porque caminando hacia aquella parte, cuando estuvimos cerca, reparamos que no era el *San Francisco* lo que se veía, sino ciertos escollos, que mirados de lejos, parecen propiamente un buque con las velas hinchadas, de modo que aunque hubiéramos leído antes en una relación exactísima que dichos escollos hacían esta burla á muchos pasajeros, que los habían visto en otros viajes, no habría manera de persuadirnos que no fuesen una nave efectiva, antes se hicieron sobre esto algunas apuestas considerables hasta que llegando quedamos desengañados, porque mirados bajo otro aspecto parecen dos castillos derrocados, por lo cual son llamados así

— *los castillos*, — nombre con que figuran en las cartas geográficas. El pobre capitán quedó doblemente burlado, por la nave que no parecía y por los frascos que no volvería á encontrar.

» Pero pronto se agregó una tribulación mayor y fué un viento contrario que se levantó y nos hizo desandar en muchos días más de cuatrocientas cuarenta millas, perdiendo de vista la tierra, y mucho más padecimos por la escasez de víveres en que nos encontramos y las graves turbulencias que se excitaron en la nave; corrió la voz que no había á bordo agua sino para diez ó doce días, y viéndonos en alta mar, con viento contrario, sin saber cuándo podíamos tomar tierra, nos considerábamos en gran peligro.

» Se trató por tanto de cortar la ración de agua á los soldados, disminuyéndoles un cuartillo ó vaso al día, pero ellos hicieron entender resueltamente, que si se les

disminuía por necesidad tal porción, se disminuyese igualmente á todos comenzando por el capitán hasta el último, porque todos tenían igualmente el derecho á la propia vida. Y en esto ciertamente tenían razón, lo cual representado por personas ilustradas al capitán, hizo que se desistiese, con lo cual se esquivó el casi evidente peligro que teníamos de una furiosa sublevación de soldados, que el comandante protestó claramente no poder en ese caso mantener en su deber.

» Apenas se extinguió este fuego, cuando se encendió otro entre los pasajeros de mayor consideración y el piloto. Viendo éstos, por una parte, que los víveres iban llegando á su fin, y por otra que el viento contrario había cesado, querían que se volviese á descubrir de nuevo la tierra. Pero el piloto respondía que aquel viento, si bien era favorable era demasiado impetuoso y por eso quería mantenerse lejos

de la playa. Instaban otros, que á lo menos la presencia ó la vista de cualquier playa, donde con la embarcación se pudiesen bajar doce soldados con otros tantos marineros, que hicieran provisión de agua dulce y tomaran algunas vacas selváticas, de las que habían visto en los días anteriores pasar en la ribera y remediar de ese modo la necesidad en que nos encontrábamos. Pero él, firme, respondió no querer retroceder al poniente sino cuando se encontrase en tal altura que pudiese embocar directamente el río de la Plata; que en cuanto á la escasez de víveres el capitán debía haberlo pensado á su tiempo y hacer provisiones abundantes, sabiendo bien que en el mar pueden sobrevenir mil accidentes; en cuanto á él, que no tenía otra obligación que conducir con seguridad la nave, ni debía arriesgarla á dar en un banco ó escollo, aventurando por capricho ajeno las vidas

y los capitales de tantos, y mucho más su propia reputación, y por cierto no lo discurría mal. Pero éstos respondieron que perderse por no encallar en un banco, ó morir de hambre ó de sed, todo era perecer, con la diferencia que esto era casi cierto, si se engolfaban siempre más en alta mar, mientras lo de los bancos y escollos era sólo un excesivo temor de su parte. Pero como viesen que gritaban al viento, enojados finalmente se reunieron en consulta con el capitán en la cámara de popa, donde así unidos en corporación, formaban el magisterio legítimo del buque, y citado ante él el piloto, le ordenaron absolutamente que tomase rumbo hacia tierra, lo que fué obligado á obedecer. De otro modo hubieran podido formarle rigoroso proceso en Buenos Aires. Así, cuando Dios quiso volvió poco á poco la proa hacia al poniente, y en uno ó dos días descubrimos el cabo de Santa

María, pasado el cual nos encontramos en la embocadura del río de la Plata.

» Yo he tenido muchas veces la curiosidad de subir sobre nuestra fábrica y mirar atentamente en día clarísimo, y no he podido descubrir sino un horizonte de mar, y aunque aquí no dan de anchura sino treinta y seis millas aproximadamente, creo que deben ser muy largas.

» Verdad es, sin embargo, que la profundidad no corresponde á la desmesurada anchura, porque tiene muchos bancos de arena muy peligrosos, cubiertos con sólo tres ó cuatro brazas de agua, uno de los cuales, grandísimo, está en la embocadura que la hace sumamente dificultosa, y se llama *banco inglés*, ó porque lo descubrieron los ingleses, ó porque un bajel suyo que venía de Buenos Aires cargado de plata, hecha de contrabando por tierra del Perú, encalló allí y se perdió.

» En sólo doce años van encallados allí ocho bajeles portugueses, como también poco ha el *Sanfranco*, bajel español de setenta cañones.

» Les dejo pensar si en este paso nuestro piloto se andaría con rodeos y tendría en ejercicio sus anteojos. Sólo os diré que cuando se trataba del río de la Plata lo llamaba el *infierno*, por haberse encontrado en otro viaje que aquí hizo, en peligro de perderse por una tempestad, que verdaderamente son más peligrosas que en cualquiera otra parte. Y la razón es, porque cuando en alta mar los vientos se enfurecen dejan correr la nave de una parte y otra, lo que aquí no es posible porque se caminaría siempre entre escollos y bancos. Además de que aquí las ondas por la furia del viento se levantan tan altas como en la mar, por una parte, y por otra, no teniendo el río tanto fondo corre riesgo la nave al descender desde

la cima de las ondas hasta los profundos valles que forman, de dar con la carena en el fondo y abrirse.

» Tomadas todas las cautelas posibles, se resolvió cuando á Dios plugo, á entrar por las instigaciones de los pasajeros y de los primeros oficiales de la marinería, sin cuyo impulso no lo habríamos hecho de cierto aquel día, porque habiéndose puesto el sol ya, no quería él caminar más por temor de un escollo cubierto, que está á sesenta pasos de la isla de los Lobos, paso á que no quería arriesgar de noche. Pero representándole todos que teníamos la isla ya bajo los ojos, como á dos tiros de cañón, de donde todo estaba reconocido y que aquella noche además corría luna llena, y tan clara que se podía leer una carta, dejóse inducir aunque de mala voluntad, y por gracia de Dios pasamos muy felizmente.

» Pasada la isla de los Lobos nos so-

brevino una calma que sin embargo duró poco.

» Al día siguiente caminamos á favor de un viento fresco, y á la noche dimos fondo ante la isla ó playa de Maldonado.

» La mañana siguiente caminando poco á poco con cautela llegamos á la isla de las *Flores*, también desierta y frecuentada sólo de lobos marinos. Este es el paso más peligroso por la estrechura que forman cuatro escollos poco visibles que están alrededor de la isla y la extremidad del banco inglés que acaba aquí.

» Como á mediodía descubrimos el tan suspirado Montevideo, distante veinte millas, que es un monte aislado en forma de un pan de azúcar, á cuyo pie hay un puerto, que es la primera escala de las naves que de las Canarias vienen á esta carrera.

» En la mañana del día 10 de abril, domingo de Ramos, partimos de Montevideo y á pocas leguas del camino descu-

brimos el *San Francisco*, que habiendo sabido por una barca que pasó nuestra llegada á Montevideo, dió fondo para esperarnos y proseguir todos de conserva nuestro viaje á Buenos Aires.

» No tenía este tiro arriba de ciento veinte millas, pero es más peligroso que todo el resto de la navegación, por los frecuentes escollos, bajíos y bancos cubiertos, que entre uno y otro forman diversos canales, en los cuales únicamente se encuentra bastante fondo para las naves de gran porte, y por ser el agua turbia no se pueden descubrir, sino por medio del práctico y de la sonda, por lo cual es preciso andar con mayor cautela que en otra parte.

» Á pesar de las precauciones dimos dos veces en tierra, aunque ligeramente, de modo que no siendo el fondo de piedra ni de arena sino de barro blando, el buque que tocó solam entecon las carenas en

trecho de pocos pasos se arrastró adelante como sobre jabón, sin otro daño ó movimiento que alzarse un poco el timón y enturbiarse algo más el agua por lo que reparamos que habíamos tocado fondo, pero entrando inmediatamente en agua bastante.

» El orden que se guardaba para navegar con la mayor seguridad posible era este. Precedía unas dos ó tres millas el patache, que por ser más pequeño y menos cargado calaba cuatro ó cinco pies menos que los otros buques, y por consiguiente podía caminar con más seguridad. Enviaba sin embargo adelante su esquife, y otra media milla aproximadamente le precedía la lancha que con la sonda iba examinando el fondo que había. Cerca de tres millas atrás venían nuestras naves, el *San Francisco* y *San Bruno* de una parte y otra, y estas eran también precedidas cada una de su esquife y lan-

cha á vela, que iban reconociendo el camino con la sonda y se me figuraba esos perros de caza que preceden á sus amos gritando aquí y allá en las cercanías de las selvas.

» Las mismas naves no dejaban la sonda, y un marinero señalado la arrojaba cada espacio como un *miserere*, gritando siempre en alta voz cuando la retiraba : *catorce brazas*, *trece y media*, *quince*, etc. Pero nuestra regla principal era el patache, el cual tenía enarbolada sobre la punta de la centinela una bandera inglesa, y cuando aquella se quitaba, disparando un cañonazo era señal de aquella decisión que no había bastante agua para nosotros, á cuya señal se amainaban en un instante las velas y si era tarde se echaban áncoras. Si temprano las lanchas giraban por acá ó por allá, siguiendo la sinuosidad del canal hasta encontrar su curso, de lo que daba señal á las naves con su bandera y

éstas las seguían. Yo sentía ciertamente un placer singular en verlas, como lo experimento en la caza, mirando los sabuesos.

» En tal guisa empleamos seis días hasta Buenos Aires, donde con el favor de Dios abordamos finalmente en la tarde del Viernes Santo.

» El martes de pascua, 19 de abril de 1730, cuatro meses, ó por mejor decir, ciento diez y ocho días después que salimos de Cádiz, pusimos el pie en tierra, con qué contento después de tan larga navegación os lo podéis fácilmente imaginar » (1).

Á estas incomodidades y peligros, sufridos hasta durante seis meses de travesía, se debe agregar el hecho de que, aparte de los buques de contrabando y de

(1) Carta del P. Cayetano Cattaneo, inserta en el *Christianissimo felice* de Luis Muratori, traducción de José Manuel Estrada (*Revista de Buenos Aires*).

los navíos sueltos con permisos especiales, cada tres años, á lo sumo, salían de Buenos Aires para Europa naves de registro, hasta el fin del siglo pasado en que se establecieron los paquetes marítimos.

La navegación era por otra parte tan expuesta á las salvajes persecuciones como el viaje de la pampa. Los buques armados en corsario, y hasta escuadras enteras de las naciones en conflicto con España, recorrían los mares buscando los cargamentos de las Indias, como abundante presa que compensaba los gastos y fatigas de la guerra.

Cromwell envió á uno de los más grandes servidores de la república, el almirante Blake, á las costas de Algarve y Andalucía á esperar los galeones españoles que regresaban de América. Después de la toma de la Jamaica la navegación estuvo largo tiempo interrumpida por los cruceros ingleses, que voltejeaban por las altu-

ras de Cádiz y San Lúcar, é interceptaron varios buques ricamente cargados, apresaron uno de los más grandes, incendiaron dos más y pusieron en dispersión el resto.

Las naves portuguesas y holandesas y las fragatas francesas anclaban en el puerto mismo de Buenos Aires, y libraban sangrientos combates á pocos días de sus costas (1).

En estas condiciones, la comunicación marítima se reducía, casi totalmente, á la correspondencia oficial, á los pliegos cambiados por motivos de administración y de política colonial. Los gobernantes del Río de la Plata, cuando tenían necesidad de envíar solicitudes ó informaciones urgentes al rey, observaban la práctica de fletar expresamente cualquier buque de los que se encontraban en el puerto, para

(1) Ascarate du Biscoy, *ob. cit.* — Guizot, *Hist. de la rep. de Inglaterra.*

conducir á un mensajero español encargado de la correspondencia.

Las franquicias después otorgadas al comercio modificaron favorablemente esta situación, sacando el país de las garras del monopolio y abriendo sus puertas á todas las ideas é intereses del mundo civilizado.

Desapareció el aislamiento sepulcral sancionado por la ley y mal conservado por la fuerza, y más tarde, correspondió á un americano distinguido, á un hijo de Buenos Aires, proponer la ampliación de un servicio de correos, que asegurase de un modo sistemático, regular y frecuente la comunicación de ultramar.

CAPÍTULO VII

TRANSPORTES FLUVIALES

El arte de la navegación entre los indígenas. — Las canoas y las balsas. — Noticias del P. Cattaneo sobre los transportes fluviales. — Viaje de Buenos Aires á las Misiones. — Provisiones del trayecto. — Los indios remeros. — Bosques y animales. — Los tigres y las víboras. — Tempestad de viento. — Peste de viruela. — Nueva tempestad y nuevos tigres. — Las hormigas. — Arribo á las Misiones. — Variantes de las embarcaciones primitivas. — La jangada y el catre. — La carrera á Montevideo. — Sistema de pasar los ríos del interior. — La pelota. — Conservación de los tipos de navegación indígena. — La edad del cuero.

Los pueblos indígenas del Río de la Plata, sin ninguna idea de náutica, no conocían el arte de la navegación, y única-

mente disponían de rústicos aparatos de flotación para recorrer las costas de sus grandes ríos en sus cacerías salvajes, sus guerras de tribus, y sus emigraciones periódicas.

Sus trabajos navales se reducían á ahuecar gruesos troncos de árboles y unir y sujetar horizontalmente largos tirantes de madera, de modo que estas construcciones pudieran mantenerles en la superficie del agua, dirigiéndolas por remos de diversas formas y dimensiones, ó impulsándolas por medio de grotescas velas ó fuertes botadores, según la naturaleza del mecanismo y la profundidad de los ríos en que se empleaban. Las formas elementales de toda embarcación, la quilla, la proa y la popa, eran desconocidas como elementos necesarios para obtener un conjunto adecuado para la navegación. Apenas habían conseguido resolver el problema de flotar en el agua, y en estas

condiciones bien se comprendre que los indígenas no podían aventurarse en excursiones en alta mar, limitándose á no apartarse de las costas, conservándose en aptitud de atracar y bajar á tierra en cualquier momento.



BALSA PRIMITIVA.

En el territorio que habitaban disponían generalmente de abundantes vituallas. En sus largas travesías, no precisaban ordinariamente cargar provisiones para muchos días de viaje, y en sus barcas livianas y diestramente manejadas, salvaban las distancias sin grande esfuerzo ni fatiga, llenando sin tropiezos las necesidades de su comunicación rudimentaria.

La mayor parte de esas embarcaciones pueden designarse con el nombre de canoas, entendiendo esta palabra en una acepción genérica, y no en su significación restringida de embarcaciones monosílabas. Desde los primeros tiempos se ha empleado aquella voz de origen caribe, para determinar también embarcaciones que no eran construídas de una sola pieza.

La canoa propiamente dicha, usàda con ligeras variantes en todas las comarcas de América, componíase de un tronco cuadrilongo de madera, ahuecado de mayor á menor, de superficie plana en la base exterior, afectando el todo la forma de una de nuestras antiguas bateas de lavar. « Navetes de un madero, dice Colón, donde no llevan velas » (1). Encontrábanse de gran tamaño, llevando en el centro una choza

(1) Navarrete, *Colección de viajes*, etc.

de hojas de palmera ó de ramas de plantas flexibles, dividida en el interior en varios compartimientos (1).

Una embarcación de este carácter es sin duda también la que vió Colón, « con su casa en el medio », porque estas construcciones eran igualmente el tipo propio de las regiones visitadas por el inmortal navegante (2).

La piragúa cuadrada por los extremos como una artesa, usada por los indios payaguás en el río Paraguay y en cuyo manejo eran tan diestros que en los momentos de peligro se echaban al agua y se cubrían con el casco de esta ligera embarcación, se diferenciaba de la canoa, en el sentido estricto, en su mayor altura y su

(1) En el museo naval de Madrid, existe una canoa que mide 51 pies de eslora por 3 de manga, « formada toda ella de un solo trozo de madera de caoba, sin la más ligera falta ni el más insignificante nudo ».

(2) Rafael Monleón, *Las embarcaciones americanas en la época del descubrimiento*. (*El Centenario*, nº 12.)

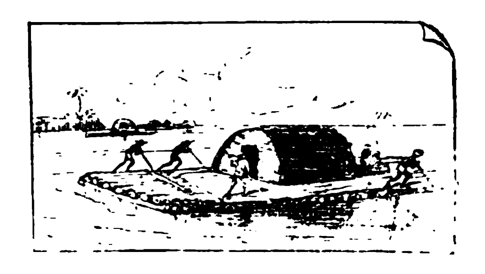
quilla cortante que le permitía correr rápidamente.

Otras barcas construídas de diferentes maneras y diversas dimensiones, con vigas de madera trincadas con ligaduras de cuero ó bejuco, eran otras tantas canoas destinadas á servir en ciertos ríos y lagunas según su profundidad y extensión.

Las balsas constituían el sistema de embarcación más comunmente empleado en el Río de la Plata, por su capacidad para recibir la carga y la seguridad que ofrecían en la navegación. Se componían de una porción de maderos fuertemente unidos por travesaños y ligaduras, presentando su conjunto una superficie plana y rasa, que se mantenía y marchaba á flor de agua, con peso bastante para no ser desviada por los remolinos de la corriente. Formado su piso de fuertes cañizos ó tablados, se construían sobre él una ó más cabañas, destinadas á guardar los artículos de

transporte y hospedar á viajeros y tripulantes.

Á veces las balsas hallábanse provistas de una gran vela cuadrada de esterilla, sustentada por dos palos colocados á manera de A, « disposición curiosísima que


BALSA DE TRANSPORTE.

emplean todos los pueblos malayos, y que vemos también reproducida en los papirus ó documentos egipcios de la más alta antigüedad que representan las embarcaciones del Nilo ».

Francisco de Orellana encontró embarcaciones de esta clase en Río Grande del Sur, y sin modificaciones sustanciales

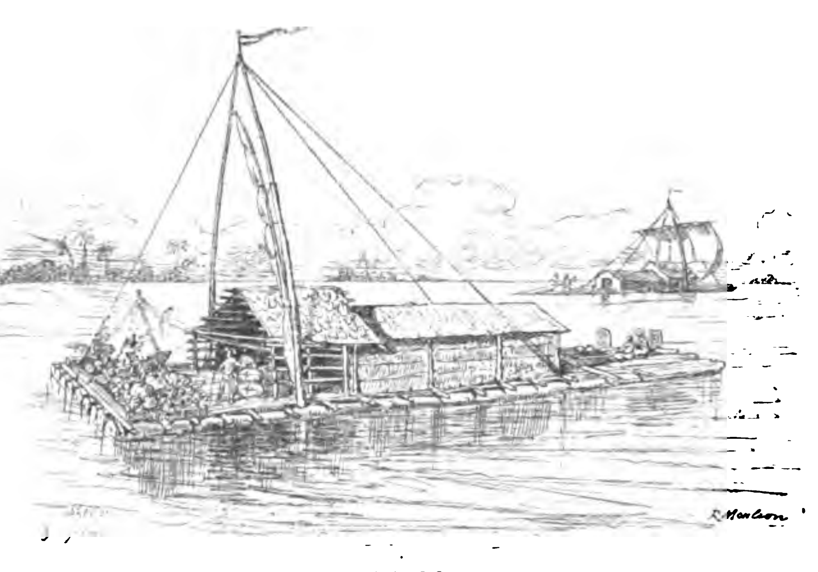
empleábanse en los ríos de la América meridional (1).

Sus dimensiones eran muy variables. Dependían del objeto á que se aplicaban y de la magnitud del medio en que debían prestar sus servicios.

Usábase otro tipo de balsa, de construcción muy distinta, pero que se designaba con el mismo nombre. Eran « unas embarcaciones formadas de dos canoas, entre dos pequeños esquifes de una sola pieza, excavadas en un tronco de árbol, los cuales se unen, colocando en el medio, sobre el plano de cañas, una casita ó cabaña hecha de esteras cubierta con paja ó cuero, en la cual cabe una cama pequeña, y algunas otras cosas necesarias para el viajero » (2).

En una balsa de este género, realizó su

(1) Rafael Monleón, *ob. cit.*
(2) P. Cattaneo, carta fechada en la reducción de Santa María, en las Misiones del Uruguay, 25 de abril de 1730, *ob. cit.*



GRAN BALSA.

viaje el P. Cattaneo, que fué destinado á las Misiones en desempeño de las funciones de su ministerio.

Su dilatada travesía remontando nuestros grandes ríos fué difícil y penosa, llena de fatigas y desgracias. Ha dejado también á este respecto una descripción minuciosa, y como al tratar de los transportes marítimos, no podemos dispensarnos de trascribirla, porque ninguna exposición de nuestra parte podría ofrecer un cuadro más completo de las condiciones de la navegación en aquella época.

El trayecto recorrido, las embarcaciones usadas, las costumbres y la índole de sus conductores, las penurias sufridas, el desamparo de costas desiertas, las tempestades que levantaban olas embravecidas como las del océano, todas las impresiones del camino, son referidas con la naturalidad, la viveza y el colorido de las mismas escenas que se presenciaban.

« Partimos de Buenos Aires, dice, el 13 de julio de 1729. Fuimos por tierra á un riacho distante diez y ocho millas, que llaman las Conchas, y sirve de puerto ordinario á las balsas de los indios.

» Quince eran las balsas que nos esperaban con veinte y más indios en cada una, los cuales aunque de diferentes naciones, eran sin embargo *cor unum et anima mea*, y nos recibieron en son de fiesta con sus pífanos y tamboriles, extraordinariamente contentos de poder conducir misioneros á sus tierras.

» Salimos del puerto con viento felicísimo, que por favor del cielo nos duró los ocho días que empleamos en ponernos á la otra banda del Río de la Plata. No pudiendo atravesarlo en un solo día, por tener allí treinta y tantas millas de ancho, no arriesgan el engolfarse en él, por el peligro de que levantándose en el medio un poco de viento tumbe la balsa, que es

una embarcación sumamente ligera, como ha sucedido varias veces, atravesando otros mucho menores. Así es que siempre se va cerca de tierra y cuando más á un tiro de piedra de la playa, lo que facilita tomar puerto en el momento que se levante de improviso cualquier viento. En vez de pasar directamente á la embocadura del Uruguay, van costeando por éste ciento cincuenta millas entre amenísimas islas, hasta que llegan á una que no dista más de siete ú ocho de la otra banda, desde la cual se dejan caer á la punta que forma un ángulo entre el Uruguay y Río de la Plata. Así, con un viaje feliz de sólo ocho días, nos libramos de aquel paso, el más peligroso de todos, y nos encontramos en el gran río Uruguay, uno de los mayores de América. En su boca no se distingue la otra playa, sino en día muy claro y aun así muy confusamente.

» Para daros una idea de su anchura

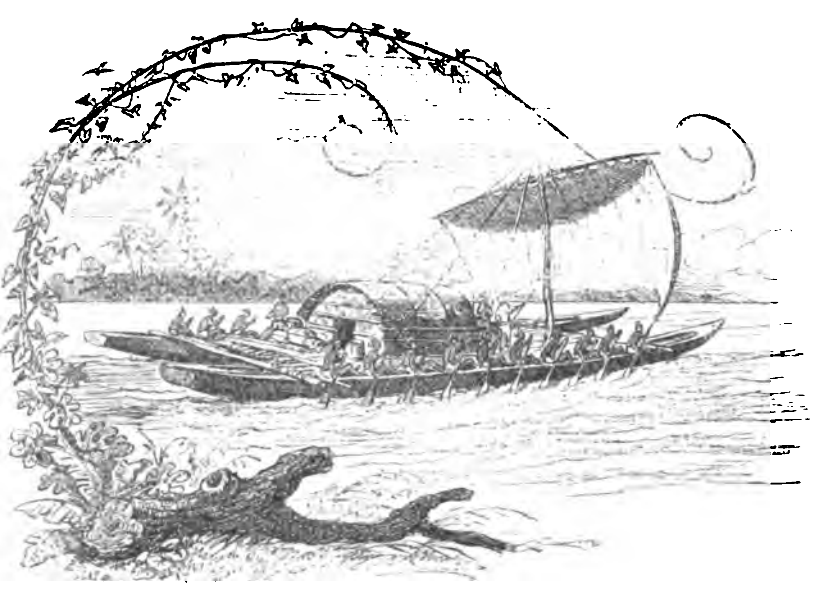
os diré solamente, que pasándolo por frente á la Reducción donde me encuentro al presente, situada á seiscientas noventa millas de su embocadura, en una embarcación muy ligera, con diez hombres, pude cómodamente cantar todos los maitines.

» Discurrid ahora que será cinco ó seiscientas millas más abajo, después de haber recibido el tributo de tantos ríos.

» Así como el Río de la Plata está sembrado de bancos, el Uruguay lo está de escollos de piedra viva que surjen desde el fondo hasta flor de agua. Por esta razón es muy peligroso para las grandes embarcaciones, que si dan en uno de ellos se hacen pedazos. Esta es la causa de que se sirvan de balsas más bien que *tartanas* ú otros barquichuelos á vela como en el Paraná, aunque éste tenga el mismo fondo.

» Las balsas aunque den en los escollos

ocultos no reciben mucho daño, porque siendo muy livianas y manejadas solamente á remo, no chocan con mucho ímpetu. Además las canoas son de una pieza, y por consiguiente, no hay el peligro de otras naves, de que se abren las junturas al dar con algún escollo, antes al contrario, calan tan poco que pasan sobre la punta de los escollos. Sin embargo, como la extremidad de estas piedras es muy aguda y cortante, raspan de tal modo el fondo de las canoas que pasan por encima que las inutilizan en pocos viajes. Pasando aquel golfo, que es como el paso de Melacuocco, y entrados felizmente en el Uruguay, permanecimos algunos días cerca de un pequeño río, llamado río de las Vacas, para hacer provisión de carne para la gente, pues hay en esa parte una estancia de un señor español, que tendrá treinta ó treinta y seis millas de su dominio, unos veintiocho á treinta mil animales



BALSA DEL P. CATTANEO.

vacunos, y vende cuanto se busca á todas las embarcaciones que van y vienen de Buenos Aires.

» Hicimos aquí provisiones de setenta y tantos novillos ó bueyes jóvenes, que como andan completamente libres en el campo (pues en estas provincias no se usan jamás establos para las bestias) y por ser fertilísimos los pastos, eran de un tamaño y gordura estupendos. Los pagamos solamente en seis *paoli* romanos cada uno, que es por aquí el precio corriente, excepto en Buenos Aires, donde cuestan casi el doble. Así vinieron á cuatro ó cinco por balsa, provisión que apenas basta á los indios para diez ó doce días, que se suelen emplear para llegar á Santo Domingo, donde se hacen nuevas provisiones de carne, pues el que no lo ha visto no puede imaginarse la voracidad de estas gentes. Yo he visto durante el viaje á la chusma de una balsa sola, que suele ser

de veinticuatro personas, comerse en menos de un día un buey bien grande, como si fuese un ternerillo, y no comer más porque no tenían.

» Es verdad también que su manera de remar ayuda mucho la digestión, porque están siempre de pie. Sus remos tienen la pala muy larga. El mango que es tan largo como el de una pica, lo toman de muy arriba, y lo ponen dentro del agua como si la canoa azotase el río hacia atrás y se inclinan todos con todo el cuerpo hasta poner dentro toda la pala, y muchas veces hasta tocar el agua con la mano. Este ejercicio es tan fatigoso, que á pesar de no tener otro vestido que los calzones, se llenan de sudor por todas partes. Resisten esta fatiga por cuatro ó cinco horas, hasta que llegan á algún riachuelo donde entran á tomar tierra en sitio que por la noche ofrezca seguridad para las balsas.

» Una vez desembarcados lo primero

que hacen es formar con follaje un pequeño altar, en que colocan la imagen de la Santísima Virgen, que cada balsa lleva siempre consigo, con otras imágenes de santos, como San José, San Francisco Javier, San Antonio de Padua, santos por los cuales tienen especial devoción y ante él entonan al son de pífanos y tamboriles el *Ave maris stella*, recitan después el rosario, las letanías, y terminan con el acto de contrición juntamente con los padres, cada uno de los cuales lo hace con la gente de su balsa.

» Terminadas las oraciones hacían fuego al momento, cargaban sus asadores siempre nuevos y empezaban á devorar como antes. Después de esto, se extendían en el suelo sobre una piel de buey ó de tigre, y dormían profundamente en varios círculos ó ruedas, en cuyo centro había siempre encendido un buen fuego, no tanto para calentarse, cuanto para defen-

derse de los tigres, que en viendo fuego no se atreven á acercarse. Sin esta precaución asaltan frecuentemente la gente que duerme, y ha sucedido varias veces arrastrar un hombre tan velozmente á sus cuevas, que no ha habido tiempo ni modo de poder socorrerlo.

» Levantados á la mañana siguiente muy temprano, hacen al momento una buena comida, terminada la cual, dan con sus instrumentos la señal para las oraciones de la mañana. En seguida se ponen en marcha, caminando hasta cerca de medio día, que bajan á tierra á tomar algún reposo y alimento. Y es admirable ver la prontitud en que apenas les dice el Padre : « *Arriba, hijos, marchemos* », dejan el sueño y el bocado comenzado, y tomando apresuradamente los remos, continúan su viaje.

» El río es fecundísimo en peces, las playas por uno y otro lado son general-

mente un bosque continuo, ó de palmas, ó de otros arboles, distintos de los nuestros que en su mayor parte conservan las hojas todo el año, y se ven además de cuando en cuando bellísimas aves, grandes y pequeñas, de varios colores, que sería largo describir.

» Entre los animales terrestres que frecuentan los bosques, además de los jabalíes, de los cuales una tarde sólo los de dos balsas mataron á palos treinta y cinco, y de los ciervos y cabríos monteses, los más comunes son los tigres, los cuales muchas veces están sentados en las playas mirando las balsas que pasan. Son más grandes y más feroces que los de África.

» En cuanto al tamaño diré sólo lo que he visto con mis ojos y tocado con la mano.

» Los indios de la Reducción en que me encuentro, mataron uno y llevaron la piel á casa del Padre. Pareciéndome

monstruoso, quise medirla y haciéndola poner derecha sobre dos pies como cuando asaltan y se arrojan sobre el hombre, encontré que por más que me esforzaba en alzar la mano no podía llegar sino á la boca, y como sabéis, yo no soy tan pequeño de estatura. Verdad que este era de tamaño extraordinario, y por eso la llevaban á mostrarla; con todo, no era esta la primera piel que veía de ese tamaño, aunque no la hubiera medido con tanta exactitud.

» Ordinariamente son mucho mayores que dos que yo había visto en poder del serenísimo duque de Parma, como comprendí por uno solo á distancia de unos cincuenta pasos. Son también más bellos, porque el fondo de su piel es casi color de oro. Pero como dije son también más feroces, pues si se siente herido de dardo ó bala, si no queda muerto en el acto, lo que muy rara vez sucede, no huye como

otras fieras, sino que se enoja con rabia indecible contra el agresor y lo busca para embestirle, aunque fuera en medio de cien personas.

» Sucedió en presencia del P. Miguel Jiménez, nuestro superior, durante el viaje, que tres indios se dirigieron hacia un tigre, que habían visto retirarse á un bosquecillo aislado. El Padre se puso en un sitio apartado y eminente para ver la caza, que siguió en esta forma. Iban los indios, como gente práctica, armados dos con lanzas y uno con mosquete. Este marchaba en medio y los dos con lanzas á los costados.

» En este orden anduvieron circundando el bosque hasta que le descubrieron. Entonces el mosquetero lanzó el tiro y le hirió en la cabeza, y me refirió el Padre, que fué instantáneo oir el tiro, y ver el tigre ensartado en el aire con las lanzas, porque al sentirse herido hizo un

gran esfuerzo para arrojarse en el acto contra el tirador, y los que con este objeto se habían colocado á los lados, sabiendo lo que había de suceder, al llegar le plantaron con admirable destreza las lanzas una de cada lado, y le cruzaron en el aire.

» Son muy abundantes también las víboras, una de las cuales, ó por la cuerda con que se ata la balsa á un árbol, ó por la tabla que se pone para pasar á tierra, se atrevió á entrar á la balsa del Padre superior, el cual encontrándose encerrado con ella, sin poder huir, tuvo no pequeño espanto, hasta que ocurriendo la gente de la balsa la mataron.

» Muchos indios mueren de las mordeduras de las víboras, siendo no obstante muchos los que sanan si andan pronto á curarse, para lo cual no les faltan antídotos de varias hierbas especialmente del nardo. Pero si son mordidos de la que llaman de

cascabel, no creo que encuentren remedios. Una sola vi de extraordinario tamaño, que descubrieron tras de los ranchos en que estábamos sentados y la mataron. Es cosa prodigiosa los nudos que tiene en la cola, de los que dicen les crece uno cada año, y mientras camina hace con ellos cierto ruido como de campanillas, por el cual es sentida aunque marche sobre el pasto.

» Á pesar de estos y otros animales dañinos, los indios apenas toman tierra, entran en los bosques más densos y con sus hachas forman en un abrir y cerrar de ojos, cada comparsa delante de su balsa, una plazoleta, donde echados sobre el suelo comen y duermen con una paz y gusto admirables, en lo que transpira su innata inclinación á habitar en los bosques como en otro tiempo.

» He estimado conveniente poner todo esto unidamente y de una vez, para que tomada esta noticia general, podais en-

tender mejor lo que paso á narrar acerca de los incidentes de nuestro viaje.

» Antes de partir de la punta á que como dije habíamos llegado felizmente, el Señor comenzó á enviarnos algunas no pequeñas tribulaciones, que temperasen un poco la alegría tal vez excesiva que habíamos concebido por el principio tan feliz de nuestra navegación.

» La primera fué una horrible tempestad á cielo sereno y de puro viento, que por la desmesurada anchura del río Uruguay levantaba las ondas como en el mar. Por más que los indios procurasen atracar á tierra sus balsas y poner otros montones de ramas para romper las olas y evitar que entrasen en las canoas, iban á romperse en la playa.

» Los Padres bajaron á tierra á gozar del fresco de aquella noche, que por ser hacia fines de julio cuando aquí es el rigor del invierno, era frigidísima, y por más

que los indios se apresuraron á descargar las balsas, no lo pudieron hacer tan presto que no se perdiesen varias provisiones.

» Día y medio duró la tempestad, en la cual se anegaron todas las balsas, excepto una ó dos, y costó á aquella pobre gente no pequeño trabajo volver á ponerlas en su primer estado, principalmente la mía, en que no sólo fué preciso vaciar la canoa llena de agua, sino deshacer toda la balsa y remendar con tablas una canoa que se había abierto á un lado por los impetuosos golpes de las ondas.

» Pero nuestra mayor tribulación fué descubrir entre la gente dos enfermos de viruelas, enfermedad que, por ser muy contagiosa aun entre los indios, nos causó un gran temor. Los alejamos al momento de los otros y consiguiendo dejarlos con gente que los asistiese, concebimos alguna esperanza de librarnos del gran peligro

de una epidemia en el viaje, y nos pusimos prontamente en marcha.

« Al cabo de siete ó ocho días de camino llegamos á Santo Domingo de Soriano, que es una reducción de cristianos bajo el cuidado de los RR. PP. de San Francisco. Aquí se descubrieron otros tres atacados de viruela, uno de los cuales murió aquel día. Peró temiendo que pudiese sucedernos lo que efectivamente sucedió después, el R. Superior compró allí algunos caballos, y despachó por tierra un aviso á los padres de la primera reducción (Yapeyú), notificándoles el peligro en que estábamos y rogándoles que nos enviaran socorro de provisiones, porque si la peste seguía, corríamos riesgo de quedarnos á medio camino.

» Después de haber hecho nuevas provisiones de carne como antes y esperando vernos libres del peligro con la separación de los enfermos, continuamos nuestro

viaje. Después de algunos días de camino tomamos hacia la otra parte del río, porque es más fácil encontrar allí toros ó vacas para proveer la gente, pues los infieles, dándoles un poco de tabaco, de tela ó cualesquiera fruslería, traen ellos mismos la carne á las balsas.

» El día mismo que pasamos á la otra banda nos salieron al encuentro en multitud.

» El 20 de agosto se declaró finalmente la viruela, con la caída casi simultánea de catorce en una sola balsa, y otros acá y allá en otras balsas, señal bastante clara de que ó por el aliento ó por la comunicación de las ropas, el fuego serpenteaba ya secretamente, y no acabaría sin prorrumpir en un incendio universal.

» Podéis figuraos en que angustias nos encontramos, viéndonos á medio camino, á trescientas millas de Buenos Aires y otras tantas de nuestras Misiones, no te-

niendo á quien recurrir y menos poder esperar nada de los infieles cuyos países nos rodeaban de uno y otro lado, porque no hay cosa que teman más que esta peste, de tal manera que cuando apenas uno de ellos está con viruelas, lo abandonan todos, dejándolo en tierra con una vasija grande de agua y un cuarto de buey al lado. Pasados tres ó cuatro días, vuelve uno girando alrededor á caballo, siempre de lejos y mirando si el enfermo está vivo ó muerto. Si muerto se va en seguida, pero si está vivo le renueva la provisión, y así hasta que muera ó viva.

» De modo que cuando supieron que la peste se había encendido entre nosotros, se internaron en el país y no se mostraron más.

» Permanecimos así en un desierto sin haber persona viviente á quien recurrir. Comprendimos perfectamente que el mejor partido era caminar cuanto se pudiera

para acercarnos más á Yapeyú, que es la primera reducción de nuestras Misiones y recibir más fácilmente de allí socorro de provisiones. Pero la dificultad era decidir á quien seguiría el Padre superior, que era el único que sabía la lengua de los indios y podía confesarlos y asistirlos. Si venía con nosotros quedaba abandonada todo aquella gente, sin tener quien les administrara los sacramentos, ni les procurasen los alimentos, y esto importaba condenarlos á morir como bestias en la playa, pues poco después habían caído enfermos algunos otros. Si permanecía con ellos, quedaba expuesta al mismo peligro la gente de todas las otras balsas, que podían enfermarse sin tener quien á lo menos los confesase.

» Pero bien pronto con suma edificación nuestra se ofrecieron diez indios de varias balsas á asistir á los apestados, aunque conociesen muy bien el peligro próximo

de la vida á que se exponían. Con todo, el P. Jiménez quiso advertirles esto mismo, para que reflexionasen bien antes, y ofreciesen mejor á Dios el sacrificio de sus vidas. En seguida se dirigieron hacia los apestados, que estaban tirados acá y allá en la ribera sin poder ayudarse, y como digeron los que sanaron que se habían preparado á morir, si no de otra cosa, de hambre, creyéndose abandonados, por lo cual dieron gracias al Señor cuando vieron aparecer aquel socorro de gente con el P. Jiménez, que administró á todos los sacramentos, confesando, si no me equivoco, aun á los sanos, por lo que pudiese suceder, y dejándoles buena provisión de víveres, se volvió á las balsas para apresurar la marcha.

» Con tal amor y diligencia se consagraron aquéllos al cuidado de los enfermos, que consiguieron salvar más de la mitad, lo que es muy raro, hasta que sepultados

los muertos y puestos los enfermos y convalecientes en las dos canoas de la balsa deshecha, poco á poco, llegaron á ponerlos en seguro con los otros.

» En seguida aquellos diez, uno después de otro, se enfermaron todos de la misma epidemia y á excepción de uno ó dos, murieron todos, no queriendo Dios retardarles el premio de tan heroica caridad cristiana.

» Entre tanto todas las otras balsas, caminaron cuanto fué posible hasta llegar en cinco días al *Itú* ó *Salto*, que es el paso más arduo y trabajoso, como diré en seguida, de toda la navegación y entraron en un riachuelo que desemboca en el Uruguay como media milla antes del *Itú*.

» Mi balsa, sin embargo, con otras dos, juzgaron mejor librarse de una vez de un paso tan trabajoso, mientras conservaban toda la gente sana, y mucho más para separarse de los otras, donde comenzaba

á presentarse el contagio. Y así, después de día y medio de trabajo, viniendo aquel paso y llegando á la embocadura de otro riachuelo, tres millas más adelante, tomamos allí puerto. Entonces fué cuando se declaró la peste más fieramente, pues de improviso, á excepción de una, se encontraron infestadas todas las balsas, y caían con tanta furia las personas, que en pocos días nos encontramos con sesenta enfermos y otros amagados, y no pasó mucho sin que cayeran ciento catorce, por lo cual viéndonos totalmente imposibilitados de seguir viaje, envíamos apresuradamente un individuo por tierra á la reducción de Yapeyú, con aviso á los Padres de nuestro infeliz estado, rogándoles por amor de Dios nos enviasen provisiones de que ya nos encontrábamos en suma escasez, á fin de que no muriesen de hambre los que se salvaban de la peste.

» Toda la galleta, pan y otras provi-

siones que tenía en una balsa por mí, las distribuí á los indios, no pudiendo sufrir el verlos padecer de hambre, ni me daba pena la escasez, cuando socorría con lo poco que tenía su necesidad mucho mayor. Ni era menor la solicitud por los enfermos, para los cuales construyó cada balsa una ó más casas de campo, para que estuviesen defendidos del aire y separados de los sanos.

» Como el P. Jiménez estaba en la otra sólo á tres millas del riachuelo, vino por tierra á confesar todos nuestros enfermos, después de lo cual no teniendo necesidad de él, los asistimos nosotros en todo lo que pudieran precisar. Hasta ahora no había yo administrado el viático ni la extremaunción, pero la primera vez que lo hice, os aseguro que tuve ocasión de adiestrarme.

» Una mañana, después de la santa misa que decíamos todos los días en el altar

portátil, administré trece viáticos y otras tantas extremauciones. Yo no podía más por el gran trabajo que me costaba estar tanto tiempo encorvado hasta el suelo, donde yacían los enfermos, pasar por medio de ellos que estaban amontonados en aquellas cabañas y moverlos para ponerles el óleo santo sin hacerles daño. Además del hedor que echaban y el horror que ocasiona el mirarlos, pues no creo que se encuentre enfermedad más asquerosa. Del aspecto que presenta allá un niño bien cargado de viruelas, podéis conjeturar que serán los indios con tan malos humores provenientes de la gran cantidad de carne casi cruda que comen, de los cuales se descarga la naturaleza en esta ocasión.

» Estaban en efecto tan contrahechos que horrorizaba verlos, pues á causa de la gran comezón que la enfermedad produce, se desfiguraban toda la cara, con-

virtiéndola en una llaga, de tal modo que no se les distinguía fisonomía humana.

Un día mientras sacaba un muerto fuera de su cabaña para sepultarlo, al tomarlo por las piernas empezó á salirle la piel, que estaba separada de la carne como si fueran medias sueltas, lo que da á entender mejor la malignidad de esta enfermedad.

Las otras balsas mientras tanto con la poca gente sana que les quedaba, ayudándose mutuamente, pasaron poco á poco el *Itú*. Este difícil paso es una fila encadenada de escollos que atraviesan de punta á punta todo el río Uruguay, por medio de las cuales hace el río una gran caída muy semejante al lago de Mantua [illegible] n tal ímpetu que se alzan espum[illegible] olas y se siente su estrépito á [illegible] millas de distancia, y es necesari[illegible] balsas pasen por ahí porque [illegible] ro pa[illegible] Verdad es que desem[illegible]

varias partes entre aquellas piedras, los indios como prácticos rodean los canales que tienen muchas gradas y moderan por consiguiente la caída, no permitiendo al río precipitarse de un golpe.

» Con todo no es decible cuanto trabajan los pobres indios en este paso, porque se emplean uno ó dos días enteros, tirando con cuerdas las balsas, unos de la playa, otros trepados en algún escollo. La mayor parte se arrojan al agua, empujando la balsa por los lados y por detrás ó levantándola con las espaldas de cuando en cuando para ponerla sobre un escollo, después sobre otro y librarla finalmente á costa de largos y grandes trabajos de aquel paso peligroso, en que casi siempre ocurre alguna desgracia á la gente ó á la balsa.

» Una vez salidos de aquel peligro tiramos adelante hasta encontrar un sitio á propósito para nosotros y para los enfermos, que cayeron aquí en mayor número

que antes y para los cuales trabajamos apresuradamente al pie de una colina veintidós ó veinticuatro cabañas de paja, que parecían de lejos una tierra ó ranchería de infieles.

» Nos encontrábamos reducidos á una suma escasez, cuando finalmente llegó por el río el deseado socorro de provisiones en dos balsas despachadas de las Misiones por los Padres. Pero habiéndoles éstos ordenado prudentemente que no se acercasen demasiado ni comunicasen con los apestados, sino que guardando suficiente distancia descargasen lo que traían y nos avisasen para enviar á tomarlo, ellos se quedaron en un riachuelo á doce millas de nosotros sin darnos el menor aviso, donde se estuvieron muchos días bien descansados mientras nosotros perecíamos de hambre.

» Afortunadamente dos de nuestros indios yendo á cazar por aquellos lugares

encontraron una de las balsas, y preguntándoles de donde venían, digeron que esperaban hacía tiempo que nosotros mandásemos á buscar aquellas provisiones. En el instante vinieron los nuestros á darnos aviso, sin lo cual ¿ cómo hubiéramos podido adivinar su llegada; nosotros que más teníamos de mártires que de profetas?

» Algunos días después llegó por tierra un buen socorro de buey, con lo cual empezamos á respirar un poco, bien que á este consuelo sobrevino en seguida otro trabajo. Fué este una tempestad mayor aun y más furiosa que la anterior, que no sólo sumergió casi todas las balsas, sino que las estropeó de tal modo que fué preciso deshacer seis por lo menos. El río gozó también de una parte de la nueva provisión, y un Padre por salvar una balsa, cayó al río, corriendo no poco peligro de ahogarse.

» Á la tempestad siguió una invasión de tigres, que venían á visitarnos atraídos al olor de la carne, durante lo cual se encontraron los Padres en gran temor y peligro. Muchas más fueron las veces que vinieron á visitarnos de noche, en los cuales llegó uno á cierta cabaña donde se encontraban dos pobres enfermos. Por fortuna había en el suelo un cuarto de buey con el que se contentó la fiera y partió sin hacer más daño.

» Otro se atrevió á entrar en una canoa de una balsa, donde estaba durmiendo un hombre cubierto con un cuero de buey; al echar el tigre la garra sobre el cuero despertóse el hombre y dió tal grito de horror, que no dándose cuenta la fiera de lo que podría ser, espantada á su vez dió un salto y emprendió la fuga.

» Los indios mataron dos y nos presentaron un tigrecillo como de un mes, que habían tomado vivo, y de paso sea dicho,

que no espero ver animal más furioso. Mientras lo tuvieron estuvo siempre frenético de rabia, rugiendo y abalanzándose sobre todo el que se le acercaba y hasta sobre el que le traía de comer. Viendo que era imposible domesticarlo y que se corría peligro que en gracia á él viniesen á visitarnos sus parientes como ya se había empezado á sentir, lo ahogamos en el río.

» Á los tigres se juntó la molestia indecible de las hormigas, que por estar las balsas tanto tiempo en el mismo sitio, habían encontrado modo de entrar en ellas á millares, ya por las tablas que sirven para bajar á tierra, ya por las cuerdas que las sujetan á los troncos de la costa. No había medio de librarse de ellas, porque era imposible matarlas á todas en un sitio tan estrecho, y si se recogía la tabla ó la cuerda para impedirles la entrada, era peor, pues no pudiendo salir las que habían entrado ya, se metían entre los géne-

ros, entre la ropa, las balsas, etc., de modo que no había más remedio que tener paciencia.

» Omito muchas otras molestias semejantes que ocurrieron porque sería largo y fastidioso referirlas.

» De este modo habían trascurrido ya tres meses desde que nos pusimos en viaje, dos de los cuales habíamos pasado en este desierto con nuestros apestados, y esperábamos la resolución del Padre superior de las Misiones, porque si deberíamos esperar á que todos pasasen la epidemia sería cosa de no acabar jamás, pues en todas las pestes siempre escapan algunos.

» Le enviamos por tanto una relación detallada de nuestro estado.

» Los indios que venían en todas las balsas eran trescientos cuarenta; de ellos sólo cuarenta y dos habían permanecido sanos. Los muertos eran ciento setenta y

nueve, los curados noventa y nueve. Mucho tiempo hacía que no se enfermaba sino uno que otro, de modo que parecía que la peste cesaba ya. Por otra parte varios Padres se encontraban enfermos, y en peligro, á lo menos dos, de no llegar á su destino, si aquellas miserias continuaban.

» Reconocido esto por el Padre superior de las Misiones, envió al instante con gran caridad un Padre con cuatro balsas y orden de detenerse él y el P. Jiménez con los apestados, hasta que hubieran hecho una rigorosa cuarentena, para evitar que la peste se introdujese en las Misiones, como en 1718, en que se llevó como cincuenta mil personas, y que por esta misma razón dejasen los Padres sus ropas, y se vistiesen de pies á cabeza con los vestidos que á este efecto se nos enviaban, y prosiguiésemos nuestro viaje en las balsas nuevas.

» Vestidos como mejor pudimos entramos en las balsas, en las cuales apenas podíamos movernos por ser estrechas, y de este modo seguimos hasta las Misiones, disponiendo que los cuarenta sanos se dividiesen completamente de los otros y unidos entre sí condujesen dos balsas, y cinco con los ciento quince ó ciento veinte convalecientes, y asistidos por el Padre que había venido de las Misiones nos siguieron á dos ó tres jornadas de distancia, contando al viaje en la cuarentena para completarla después en un sitio distante noventa millas de Yapeyú.

» De este modo se dió fin á nuestros trabajos, llegando hacia la mitad de noviembre á la reducción de los Tres Reyes, que llaman Yapeyú, y es la primera de las Misiones del Uruguay, y bastante numerosa, pues tiene como mil doscientas familias.

» Á mí me tocó por fortuna la de Santa

María, unas doscientas cincuenta millas adelante, á la cual llegué finalmente el 1.° de octubre de 1729, justamente cuarenta meses después de haber partido del colegio de Bolonia, poniéndome en camino de esta provincia » (1).

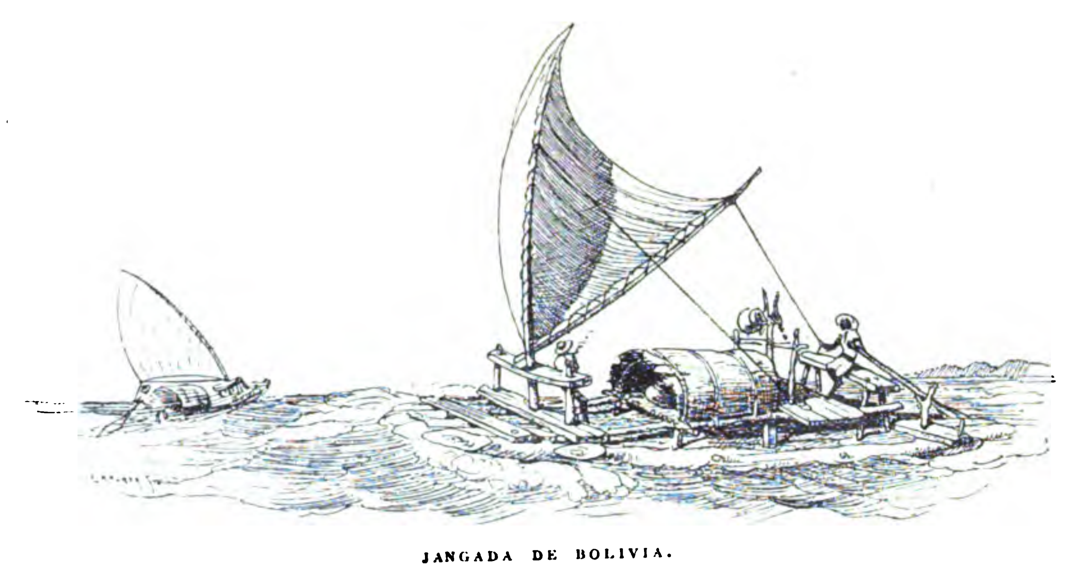
Este viaje fué dolorosamente interrumpido por accidentes que no eran comunes, pero su conocimiento sirve para apreciar los peligros y desgracias á que exponía el trayecto de estos enormes desiertos, amurallados de bosques seculares, poblados de tribus salvajes y de animales feroces, que pasada la exposición de fuertes tempestades, imponían el cuidado de descubrir el verde *camalote* que los había salvado de perecer en la tormenta, y los conducía tranquilamente, á favor de la corriente, hasta tocar á la ribera más ó menos lejana.

(1) P. Catteneo, *ob. cit.*

Una variedad de las balsas primitivas eran las jangadas, que todavía se usan en los ríos argentinos.

En la América central componíanse de cinco á nueve maderos sujetos y amadrinados horizontalmente, formando una superficie plana. Concluían en la misma línea en un extremo, y en el otro, la viga central sobresalía de los demás trozos laterales, que terminaban gradualmente, describiendo un ángulo agudo, de que el eje principal era el vértice. Esta extremidad ligeramente levantada servía de proa, y algunas veces sobresalía en el lado opuesto el madero del centro, para ofrecer apoyo á la espadilla.

Arreglada la cubierta por un sólido cañizo, llevaba encima una choza abovedada de paja, y en la parte de proa una banqueta transversal, que aseguraban dos largas perchas dispuestas en V y destinadas á sostener una vela triangular. En la popa



JANGADA DE BOLIVIA.

una banqueta más alta que la anterior servía de asiento al timonel.

Las jangadas empleadas aun en el

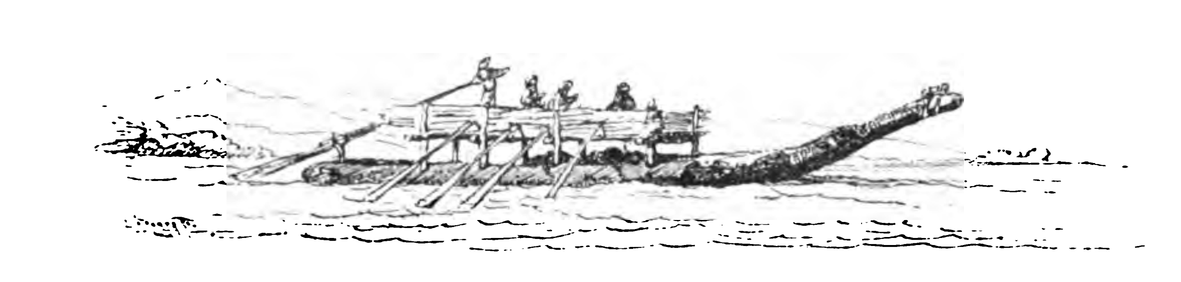


JANGADA DEL BRASIL.

Brasil son más simples y por lo tanto de un tipo más primitivo. Carecen de cubierta y de cabaña y es rasa su popa. En vez de la espadilla, se dirigen por tablas que co-

rren verticalmente entre las junturas de sus maderos y se mueven á voluntad. En una alta horquilla próxima al banco del timonel, se cuelga en sacos y porongos la provisión de agua y víveres, que se halla de esa manera arriba de los golpes de mar. Velozmente se navega en estos sencillos aparatos, pero el peligro de naufragar es inminente y constante, porque la fuerza misma de sus grandes velas, fácilmente las dan abajo en lo mejor de su carrera.

Aplicábase en algunos ríos de Bolivia otra variedad muy rudimentaria de la jangada. Sobre un rústico plano muy levantado en el extremo de proa, se construía, sostenida por fuertes estacas, una elevada plataforma guarnecida de sólida barandilla. Desde esta altura se manejaban los largos remos de impulsión y dirección, y el agua podía pasar libremente por el piso bajo sin mojar á los tripulantes.



JANGADA DE CENTRO AMERICA

En la explotación de los bosques del Paraguay y el Chaco, úsase todavía la jangada para transportar maderas río abajo. Es un simple y trabado armazón de trozos flotantes, al que suele darse el nombre de balsa ó *catre de balsa*, y en los que, según sus dimensiones, pueden transportarse pesos muy considerables (1).

Ordinariamente la navegación fluvial se hacía en embarcaciones de remos, ó en tartanas ó lanchas pequeñas, que exigían grandes esfuerzos y largo tiempo para remontar los ríos y estaban expuestas á ser siempre tumbadas por la agitación de las aguas.

La carrera á Montevideo se verificaba generalmente en una de las muchas lanchas que nunca faltaban en este puerto. Si se disponía de viento favorable, en veinticuatro horas se llegaba al Riachuelo. El

(1) Rafael Monleón, *ob. cit.*

desembarco era muy molesto y fatigoso. Las lanchas á larga distancia daban en el fondo, y entonces había que trasbordarse á botes que á fuerza de brazos caminaban sobre arena, hasta poner á los pasajeros y equipajes en sitios muchas veces cenagosos y sin ninguna construcción que sirviera de muelle, en la cual no se pensó hasta la época del consulado, que en 1799 empezó aquella obra, interrumpiéndola el mismo año por orden de la corte (1).

Algunas ocasiones aparecían muchachos montados en caballos en pelo, y ellos efectuaban la operación de desembarco con menos peligro é incomodidad.

Si los vientos eran contrarios el río se conmovía furiosamente, y había que marchar haciendo arribadas de una y otra banda, donde con dificultades se hallaban bastimentos. Se acostumbraba por

(1) Mitre, *Historia de Belgrano*, tom. I, cap. II.

eso hacer provisiones á la salida, porque se tardaba hasta quince días en el viaje teniendo también que conducir agua, cuando se iba de regreso, expuestos á permanecer anclados en el puerto de Montevideo sin poder bajar á tierra.

En Buenos Aires antes de llegar al Riachuelo, encontrábanse las balizas, grandes estacas enclavadas, que indicaban la altura de las aguas. Los viajeros desembarcaban cerca del Fuerte, entrando inmediatamente á la plaza mayor, donde se sentía todo el movimiento de la histórica ciudad de Garay.

Existía además otra ruta para pasar á la banda oriental. El camino se hacia por tierra desde Montevideo al Real de San Carlos, y en este punto se cruzaba en pocas horas el Río de la Plata, teniendo sólo que realizar diez leguas de navegación. Las crecientes de ríos y arroyos torrentuosos, de vado difícil y arriesgado, interrumpían

esta vía en su mayor parte terrestre, y esta circunstancia hacía más preferible y frecuentada la comunicación siempre abierta del suntuoso río (1).

Cuenta de Bougainville que siendo muy recio el viento para navegar en goleta, hizo el camino por tierra para embarcarse frente á Buenos Aires, más arriba de la colonia del Sacramento. « Atravesamos, dice, esas planicies inmensas, en las cuales es menester marchar á vista de ojo, llevando el camino de manera de no alejarse de la costa, conduciendo adelante treinta ó cuarenta caballos, entre los cuales es necesario tomar con un lazo al que se desea, cuando el que se cabalga está fatigado; nutriéndose de carne casi cruda, pasando las noches en las cabañas de cuero, donde el sueño es á cada instante interrumpido por el aullido de los tigres

(1) Concolorcorvo, *ob. cit.*

que se hallan en los alrededores. No me olvidaré en mi vida del modo como pasamos el río de Santa Lucía, río muy profundo, muy rápido y mucho más ancho que el Sena frente á los Inválidos. Se nos hizo entrar en un bote estrecho y largo, teniendo uno de los bordos más alto que el otro ; se obligó en seguida á dos caballos á entrar en el agua, uno á estribor y otro á babor, y el dueño de la barca todo desnudo, precaución muy prudente sin duda, pero muy poco á propósito para confortar á los que no saben nadar, sostenía fuera del agua la cabeza de los caballos, que estaban obligados á pasar al otro lado si tenían fuerza bastante » (1).

En su travesía á las provincias del norte, Ascarate du Biscoy describe un curioso sistema de transporte fluvial. Cuando se hallaba detenido en su camino por ríos

(1) *Voyage autour du monde, par la frégate du roi « La Boudeuse » et la flûte l' « Etoile »*, 1766.

invadeables á causa de las grandes crecientes en la estación de las lluvias, el indio que le servía de guía mataba un animal vacuno, desollábalo, y rellenando el cuero con paja, lo cerraba y aseguraba con correas de la misma piel. Colocaba á Biscoy sobre este cuerpo flotante, y cruzaba el río nadando, llevándolo tras de sí por medio de una soga que dejaba pendiente. Repasaba luego el río, y volvía á vadearlo trayendo á nado las mulas y caballos de viaje (1).

Este improvisado aparato, que permitía atravesar las corrientes de poco fondo y de corto espacio, sin necesidad de dar secante al material de que estaba construído, era una modificación de la *pelota*, empleada con el mismo objeto en el Brasil y América central. Construída igualmente de un cuero plegado por sus bordes en forma de

(1) Ascarate du Biscoy, *ob. cit.*



PELOTA RELLENA.

pozuelo, se mantenía abierta por medio de travesaños de madera, que á la vez le servían al viajero, colocado en el fondo, para asegurar su equilibrio en el trayecto. Era remolcada en las mismas condiciones que indica du Biscoy, llevando el conductor generalmente entre los dientes la cuerda de remolque (1).

El río tercero en la provincia de Córdoba se pasaba hasta una época muy re-

(1) Rafael Monleón, *ob. cit.*

« Se dispusieron de algunos cueros-pelotas para pasar (en el río Dulce) los cañoncitos, pertrechos y demás equipajes, habiendo acaecido de haberse ido á fondo en medio del río una pelota con siete armas y ropa de la gente de la compañía de Salta... »

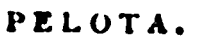
Colec. Angelis. — Diario del capitán don Juan Antonio Hernández en la expedición contra los indios Reguelches, 1770.

« ... y después de algún tiempo dispusieron pasar el río los indios con sus familias, y lo ejecutaron á nado en unas pelotas de cuero, en donde se ponían ellos con sus mujeres y sus hijos, y dentro ponían los toldos que son de cuero de caballo, y con guascas ó cuerdas de cuero amarradas de los caballos, que tienen muy especiales para pasar los ríos, se echaron las pelotas y pasaron todos con felicidad á la otra banda... »

Colec. Angelis. — Relación del indio paraguayo Hilario Tapary, 1755.

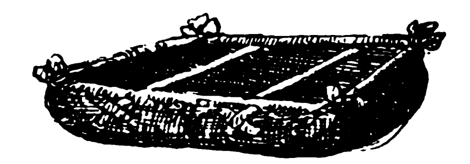


I. 16.



PELOTA.

ciente, por medio de un cuero de buey, dispuesto en forma de una canasta cuadrilonga, y sin perder nada de barlovento se remolcaba por caballos acostumbrados á este trabajo, que avanzaban oponiendo siempre el pecho á la corriente. En cada



PELOTA CUADRADA.

viaje se transportaban dos personas, con sus caballos de silla y equipaje correspondiente (1).

Todas las embarcaciones ó sistemas de flotación indígena no fueron modificadas sustancialmente por la civilización de la conquista. Se introdujeron las naves perfeccionadas de la época, pero se conserva-

(1) Cada persona pagaba dos reales por viaje.

ron los tipos primitivos, sin duda por encontrarlos apropiados á la clase de materiales empleados en su construcción, las circunstancias del clima, las condiciones de la navegación y las necesidades de la colonia. Con mayores elementos de trabajo, ampliáronse sus dimensiones, mejoróse un poco su fábrica, y se sirvieron de variedades como la balsa y la jangada, muy poco distantes de la edad precolombiana.

La canoa primitiva llevaba algunas veces una ligera vela de cuero, que el indio manejaba por instinto y experiencia, pero no ha podido generalizarse su empleo como vehículo fluvial, como techumbre de cabañas flotantes, y como medio de impulsión, sino después que la multiplicación de la raza bovina pobló en todo rumbo la inmensidad de campos feraces y desiertos.

El cuero fué un elemento de navegación

interior, aun en los días de mayor progreso de la colonia, que pudo llenar las necesidades de su comercio y expansión, empleando los mismos transportes indígenas que la conquista encontró bordeando los ríos caudalosos.

Constituyó la producción y el tráfico más vasto y valioso. Se aplicaba á todas las necesidades de la vida, desde el tejado de la casa hasta el utensilio doméstico. Fué, como observa Sarmiento, la materia prima y el proteo de la industria colonial.

« Por el número de cueros que se embarcan para España, no se pueden inferir las grandes matanzas que se hacen en Montevideo y sus contornos y en las cercanías de Buenos Aires, porque se deben tener en cuenta las grandes porciones que ocultamente salen para Portugal y la multitud que se gasta en el país. Todas las chozas se techan y guarnecen de cueros, y lo mis-

mo los grandes corrales para encerrar el ganado. La porción de petacas en que se extraen las mercaderías, y se conducen los equipajes, son de cuero labrado y bruto. En las carretas que traginan á Jujuy, Mendoza y Corrientes, se gasta un número muy crecido, por lo que todos se pudren, y se encogen tanto con los soles, que es preciso remendarlos á pocos días de servicio. Y en fin, usan de ellos para muchos ministerios, que fuera prolijidad referir, y está seguro de que se pierde todos los años la carne de doscientos mil bueyes y vacas, que sólo sirve para pastos de animales, aves é insectos, sin traer á cuenta las porciones considerables que roban los indios pampas y otras naciones (1). »

Á esos días oscuros de las futuras repúblicas del Plata, sin viabilidad, ni comu-

(1) Concolorcorvo, *ob. cit.*

nicación organizada, bien se les podía llamar la edad del cuero, elemento que sustituía á la madera y al hierro de nuestro tiempo, y que sin más recursos que las armas familiares del indígena, el lazo, el boleador y el cuchillo, se obtenía abundante y espontáneo en la accidentada extensión de la campaña argentina.



CAPÍTULO VIII

INCOMUNICACIÓN Y AISLAMIENTO

Correspondencia epistolar. — Servía únicamente los intereses individuales. — La eventualidad y contingencia constituían la situación normal. — El correo bien organizado presupone una elevada cultura. — La incomunicación y el aislamiento eran el estado permanente de la población colonial. — Influencia de esta situación en los destinos de esta última. — El carácter y espíritu de un pueblo, es el resumen de la raza, del medio y del momento. — El hombre se bastaba á sí mismo en la colonia. — Su producción era escasa y rudimentaria. — Pereza y ociosidad. — Particularismos regionales. — Aniquilamiento de las autonomías locales. — Resistencia é independencia individual. — Espíritu guerrero. — Instrucción é ignorancia. — La tonada. — Cultura y barbarie. — Cohesión y disolución. — El gran error de la colonización. — El correo, agente civilizador.

Los caminos y medios de transporte cuyas condiciones han podido apreciarse, eran impotentes para fundar una comunicación organizada y regular. No había rapidez, ni economía, ni seguridad. La correspondencia epistolar constituía un recurso extraordinario, salía de los hábitos de la vida normal, y empleábase solamente en casos excepcionales. Las poblaciones sin contacto recíproco, servidas en raras circunstancias sus escasas relaciones, vegetaban en el estrecho círculo mantenido libre de las irrupciones del indígena.

Para emprender un viaje, se requería una grande necesidad ó ambicion, y aparte de la razón de Estado, para expedir un correo expreso, precisaba cierta agrupación de intereses capaces de resolver su envío. El costo, los peligros, las precauciones, el tiempo, la distancia, el esfuerzo personal, todo era demasiado considerable

para ser frecuente, para constituir funciones ordinarias de la existencia social.

La contingencia, la eventualidad, el constante retraimiento, representaban una situación impuesta por la naturaleza de las cosas.

El correo como institución permanente é inalterable, llenando con conciencia su destino, presupone una elevada cultura de ideas, pleno conocimiento de los principios sagrados que lo amparan, progreso en los factores materiales que lo sirven, y amplios recursos en el Estado que lo establece, sustenta, vigila y estimula su desarrollo.

La pesada carreta, la lentitud del arriero, el chasqui abandonado á sí mismo, sin postas ni aguadas, la inseguridad de la campaña, la falta de garantías para todo, la indiferencia de gobernantes ocupados en oprimir y lucrar, el monopolio comercial, la carencia de necesidades reales y

continuas, formaron, hasta mucho después del virreinato, una situación incapaz de crear y mantener el servicio postal como una alta función de gobierno.

La correspondencia extraordinaria, á largos intervalos, transportada por cuenta particular, era la exigencia de negocios individuales y no la imposición de un interés social. El correo propiamente no existía, y la incomunicación y el aislamiento constituyeron el estado permanente de la población colonial.

¿Cuáles fueron las consecuencias de estas circunstancias en el organismo que más tarde debía formar la nación argentina?

¿Qué influencia tuvieron la incomunicación y el aislamiento, en el espíritu, el carácter, las tendencias, los hábitos y el desenvolvimiento de la vida colonial?

El hombre, como cualquier otro animal, se acomoda á las exigencias de su

medio. Necesita ponerse en equilibrio con los otros hombres que le rodean y la naturaleza en que se desenvuelve. Á una topografía, clima, producción y situación diferentes, corresponden distintas necesidades y esfuerzos, y, por lo tanto, instintos y aptitudes diversas. Las circunstancias físicas y sociales modifican su idiosincracia primitiva y crean nuevas formas de actividad. Obligado á desarrollarse en un medio especial, adquiere á su respecto un carácter y temperamento apropiados, más estables cuanto más profunda es la impresión exterior que los marca, alcanzando fuerzas bastantes para prolongarse en los hijos como una herencia irrevocable.

En cada momento puede entonces considerarse el carácter de un pueblo como el resumen de sus acciones y sensaciones, como el resultado de su medio. Las condiciones de su vida anterior, son la fuente

segura de juicio para apreciar su vida actual (1).

La situación física imprime inmediatamente sus efectos. La diferencia entre las poblaciones de la colonia, nacen principalmente de las diferencias de sitio en que han sido establecidas. Fundadas á la orilla de grandes ríos tranquilos y sonrientes, que invitaban á la navegación y al comercio, en el fondo de valles fértiles, aprisionados por altas serranías, y en el seno de bosques espesos levantados como murallas alrededor de las ciudades, disfrutando en cada región de los beneficios de las zonas templadas, un cielo clemente, una flora rica y una fauna inagotable, debían realizar su lenta evolución con las diferencias resultantes de la varia fisonomía de su naturaleza. Y á estas diferencias impresas por el clima y por el suelo se

(1) Herbert Spencer, *Sociología*, cap. I. — H. Taine, *Littérature anglaise*, introd.

agregarían, como un denominador común, las modificaciones impuestas por la incomunicación y el aislamiento.

Desde luego, el hombre debió habituarse á bastarse á sí mismo, á esperar todo de su aptitud y su trabajo. En las guerras de persecución y defensa como en la provisión de sus elementos de vida, no podía contar con el auxilio extraño. Si alguna vez lo recibía, le llegaba mezquino y tarde, de suerte que en las dificultades y fatigas, no encontraba recursos inmediatos más allá de sí propio.

Cada agrupación ó comuna, hallábase sola en presencia de su destino. En la obligación de producir medios y garantías de existencia, sin buscar nada en la cooperación social, la colectividad permanecía como un hombre aislado, que únicamente con su esfuerzo cultivara la tierra y apacentara el ganado, explotara su industria primitiva, se alimentara, se vis-

tiera y conservase. Las carestías y peligros que no podía dominar, como la tranquilidad y el bienestar adquiridos, eran siempre el resultado de su debilidad ó trabajo exclusivos.

La vida era una lucha local, circunscrita al terreno ocupado.

En estas condiciones, la producción tenía que ser escasa y simple, dedicada á llenar las primeras necesidades, las costumbres frugales y los hábitos sencillos de la existencia pastoril.

Apenas requeríase algún esfuerzo para satisfacer las exigencias de esta situación. La circunstancia de tener que proporcionarse personalmente las materias de consumo, despertaba el sentimiento de trabajo, pero nunca alcanzaba éste á desenvolverse y adquirir una energía fecunda. La naturaleza americana, tan pródiga en beneficios, ofrecía casi espontáneamente sus frutos, una sólida nutrición

y los materiales que empleaba la rústica vida de aquel tiempo, siempre holgada por las ventajas de la encomienda.

La pereza y la ociosidad debían ser la cosecha de esta tierra de promisión. En la abundancia espontánea no se aclimata ni desarrolla el trabajo que educa, hace prosperar y engrandece.

« La diferencia de recursos no constituía diferencias de clases, porque no había clase alguna que dependiera de la otra, para alimentarse y tener casa propia más ó menos distante de la plaza principal » (1). Existía la pobreza niveladora, sin que pudieran ni buscaran ostentarse los rangos de la fortuna. La riqueza ganadera, que tanto despertó la codicia extranjera sobre el Río de la Plata, fué el producto natural y salvaje de sus campos feraces. La ambición colonial nada pudo

(1) Vicente F. López, *ob. cit.*, tom. I.

crear. El hábito de gozar de una quietud opípara, sólo interrumpida para reprimir las rebeliones indígenas, no inspiraba deseo de nada mejor, ni se buscaba mayor bienestar más allá del límite urbano trazado por la espada del conquistador. La ambición que robustece y fecundiza todas las fuerzas, es la aspiración de progresar sobre lo existente, la concepción de una posición más alta, el estímulo, la decisión y la lucha por conquistarla, y estos sentimientos no podían nacer y fortificarse en la incomunicación y el aislamiento. Se carecía de términos de comparación, faltaba la competencia, la emulación de un estado superior, y en esta atmósfera sólo podían mantenerse la indolencia y la rutina.

Muy aparentes eran también estas circunstancias para exagerar los afectos locales. Sin vinculaciones externas y sin poder dilatar las relaciones fuera de

su distrito, cada centro se consideraba como el resumen de todo movimiento social.

El municipio y la familia concentraban la vida de la colonia. El hombre verificaba su evolución en el seno de los suyos, entre los cariños intensos y tranquilos del hogar, amaba su casa y su barrio, el arte de hablar y los hábitos sociales, siendo siempre amable, hospitalario y generoso con el amigo y con el huésped. Los negocios municipales interesábanle vivamente, el vecindario participaba de la formación del cabildo, le representaba sus necesidades, seguía atentamente las deliberaciones, dividíase en agrupaciones y partidos, vigilaba la conducta de los gobernadores y á veces corregía sus abusos, corriendo « cielo y tierra » y no dejando « piedra por remover » para defender sus libertades, ejercitando el derecho de gobernarse y administrarse á sí mismo, ilus-

trando y levantando su carácter en las prácticas del gobierno propio.

Estas condiciones de existencia ocasionaron naturalmente un excesivo amor propio local, y crearon los particularismos regionales. excluyentes y rencorosos, que tanto han dañado luego á la unidad y confraternidad nacional. El sentimiento de autonomía se reveló altivo, celoso é indomable. Cada comuna hallábase pronta á los mayores sacrificios por su defensa, y ni el momento más angustioso podía detenerlas en las luchas por conservar lo que para ellas constituía su derecho y su cariño. « Á la ciudad que se fundaba, le daban todas las franquicias, mercedes y libertades » de las ciudades de España, de suerte que cuando la junta revolucionaria y después el Directorio, exportaban á las provincias gobernadores como antes Roma enviaba procónsules, atacaban las tradiciones y hábitos de gobierno, de-

clarándolas incapaces de dirigirse á sí mismas, sin embargo de que habían nacido ejerciendo la autoridad política y administrativa por medio de la libre institución de los cabildos. Desde los días de la independencia, la intervención extraña y depresiva de la autonomía provincial, ha sido el soplo que constantemente avivaba el fuego de localismos hereditarios, y el factor principal de las guerras civiles, que levantaban poblaciones enteras alrededor de sus caudillos, defendiendo por instinto y tradición la soberanía popular.

Contra la opinión de los primeros hombres políticos de la metrópoli, que pretendían organizar el país sin consultar su estructura étnica é histórica, las verdaderas tendencias nacionales triunfaron con el establecimiento de una constitución federal, pero se perdieron definitivamente las autonomías provinciales, por la crea-

ción de un presidente responsable, siempre bastante poderoso para ser realmente irresponsable, mientras que si en cambio se hubiera fundado el gobierno parlamentario, la soberanía, los derechos y las libertades locales jamás habrían dependido del espíritu más ó menos subalterno del jefe del Estado.

Asentada desde el primer día en los sólidos fundamentos de la familia, la vida de ciudad, que educaba las disposiciones del espíritu, despertaba el sentimiento de la disciplina, de la sociabilidad y el honor, de la jerarquía administrativa y de la organización política, encontrábase combatida por la vida del campo, forzosamente reaccionaria.

El hombre estaba en íntima comunicación con la naturaleza. Los escasos trabajos á que se consagraba eran propios de la campaña. Cultivaba mezquinamente la tierra, cuidaba el ganado, y se familiari-

zaba con las fatigas y peligros del desierto.

Cuando el tráfico del Perú y los alicientes del contrabando crearon un limitadísimo comercio, la tarea por este exigida llenábase también en el campo. Se viajaba á la intemperie, tras del arria y la carreta, ó se corría día y noche en caballos de muda. Los hombres más cultos, cualquiera que fuese su rango, se habituaron á luchar y vencer personalmente de las resistencias de la naturaleza, que imprimía sus sensaciones melancólicas y violentas, imponía una existencia ruda y ambulante, fuertes bebidas y grosera nutrición, robustecía los músculos del cuerpo y las energías de la voluntad.

Lejos de toda autoridad y expuesto á persecuciones y salteos, obligado estaba á defenderse y hacer justicia por sí mismo. Alimentación nunca le faltaba en la dilatada campaña, y mediante su caballo recorría rápidamente largas extensiones,

exploraba los campos, buscaba al enemigo ó se ponía fuera de su alcance.

Un vigoroso sentimiento de independencia personal se desarrollaba por estas circunstancias, y nació también un verdadero desprecio por la autoridad constituída, incapaz de dominar eficazmente al otro lado de la plaza, donde se alzaba el rollo tradicional de la justicia.

La guerra sistemática de los indios, la necesidad de improvisar la defensa y hacerse todos soldados, evitar las sorpresas, combatir constantemente, y buscar el escarmiento del adversario en el seno mismo del desierto, acostumbraron á los sufrimientos, inquietudes y peligros propios de una campaña. El vecindario no extrañaba las medidas extraordinarias que procuraba semejante situación, y en esta existencia militante y carnicera, se desenvolvió en la problación el espíritu guerrero.

Cuando más tarde en lucha heroica se

conquistaba la independencia nacional, sin ahorrar ningún sacrificio de intereses y de sangre, y luego en el interior del país, cualquier paisano levantaba el trapo de la montenera, sin más propósito que resistir á la autoridad y orden establecidos, se realizaba lo que existía en el instinto y educación de la colonia, se cumplía la ley inevitable de la herencia. El general que lleva á la victoria sus legiones, es la proyección del antiguo vecino, el más capaz y activo del lugar, encargado de asegurar la libre y tranquila posesión de la comarca, y castigar las implacables depredaciones del indígena. En el comandante de campaña, valiente y astuto, que dictaba su voluntad y disponía de escolta imperial, se divisa la prolongación del viejo encomendero, dueño y señor de tierras y hombres, donde se resiste y no penetra el consejo y la ley del soberano, impotente por la extensión de los territorios que pre-

tendía gobernar. Son aquellos los caracteres propios y originales de la raza, disposiciones nativas modificables siempre por el medio y el momento.

Aparte del colegio y universidad de Córdoba, la instrucción estaba reducida á la muy escasa y rudimentaria que daban en las ciudades algunos conventos religiosos. Ninguna luz se llevaba á la población rural, y ésta únicamente podía encontrarla en su escaso y ligero contacto con la población urbana. Los misioneros predicaban la fe pero no instruían, manteniendo algunos veces el aislamiento y la ignorancia como sucedió en el Paraguay.

El vecindario de la campaña no procuraba la escuela, ni sentía la necesidad de aprender, y cuando algo sabía, le faltaba en que aplicar sus conocimientos. Su género de vida no le exigía ninguna operación intelectual, aparte de sus rudas ocupaciones habituales.

Carrió de la Vandera se detuvo una tarde en casa de un vecino de la provincia del Tucumán. Encontró sobre una mesa cuatro libros envejecidos y desencuadernados por el uso, el *Viaje de Fernán Méndez Pinto á la China,* el *Teatro de los dioses, Historia de Carlo Magno y los doce pares de Francia,* y *Guerras civiles de Granada.* Como hombre de espíritu y de mundo, elogió mucho la biblioteca, y preguntó á su propietario si además había leído otros libros.

—Aquellos los sé de memoria, contestó, y para no olvidar los sucesos los repaso todos los días, porque se debe leer poco y bueno.

Carrió de la Vandera continuó las interrogaciones.

— ¿Sabe usted el nombre del actual rey de España y de las Indias?

— Sé que se llama Carlos III, porque así lo he oído nombrar en el título del

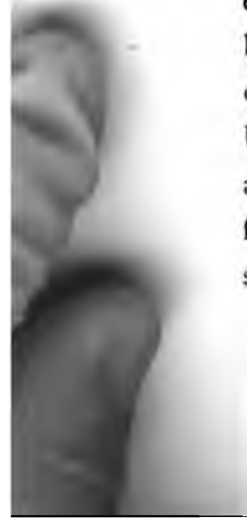
gobernador, y tengo noticia de que es un buen caballero de capa y espada.

— Y el padre, ¿cómo se llamaba?

— Eso lo pueden saber todos por razón natural; se llamaba Carlos II.

Muy pocas noticias del país, equivocadas é incompletas, se obtuvieron de este hombre, raro ejemplar en la población rural del virreinato, que gustaba de leer y carecía de libros, y cuyo espíritu hallábase enteramente esterilizado y perdido en la soledad y encierro de los campos.

Cuanto más se apartaba el viajero de los caminos reales, más ciega y universal encontraba la ignorancia, y así como en los centros urbanos, en todas partes podía marcar múltiples diferencias locales. Un punto había común é invariable, el aislamiento, sintiéndose al lado de este factor general, las modificaciones impresas por la diversidad del medio.



Sarmiento apunta como causa de la

conservación de las *tonadas* distintas en cada provincia, la incomunicación secular en que han vivido, sin campiñas pobladas, ni aldeas, ni villas intermediarias (1). Junto á la topografía, clima y producción del suelo, las distancias insalvables eran uno de los principales elementos que determinaban variedades de lenguaje y de tono, sin tener contacto social que pudiera unificarlas.

La raza blanca, portadora de la civilización europea, se barbarizaba en el constante rozamiento con la naturaleza salvaje. La cultura débil y enfermiza de la población urbana, apenas podía influir en frente de la vigorosa y agreste población rural. Vegetaba una en el estrecho recinto de las ciudades, y se dilataba la otra en la inmensa extensión del territorio.

La tenacidad, la audacia y la bravura

(1) D. F. Sarmiento, *Conflictos y armonías de las razas en América*, tom. I, cap. V.

del carácter español, encontrábanse estimuladas por los trabajos y peligros del campo; la movilidad errante heredada de los árabes, por las distancias y el caballo siempre pronto para salvarlas; la facilidad y abundancia de buena nutrición, invitaba á la pereza y abandono; las guerras continuas en que se debía resistir y vencer, habituaron á no esperar garantías, fuera de aquellas que cada uno podía asegurarse; la impotencia de la autoridad pública y las frecuentes luchas personales, enseñaron á no respetar y estimar otra fuerza que la fuerza propia.

En la ciudad, donde se criaron los hombres dirigentes de la revolución, el vecindario reunido en la plaza pública destituía y designaba gobernadores, y elegía los miembros del cabildo, ejerciendo amplia y libremente las funciones municipales.



El conjunto de estas circunstancias era

propio para desarrollar, de un lado, el espíritu individual, independiente, altanero é indomable; y del otro, el sentimiento de la autonomía, que no teniendo más que hacer que cuidarse á sí mismo, degeneraba en el particularismo regional, el localismo ciego, exclusivista y agresivo.

No podían constituir estas condiciones elementos de cohesión y unidad nacional, sino gérmenes de disolución y dispersión, que en el instante de prueba manifestaron su vigor, encendiendo largas guerras de tonadas, que retardaron la organización del país é inundaron de sangre su suelo. Las tendencias nativas eran la disgregación y soberanía local, y se cometía un gran error político, exponiéndose á fracasar ó no construir obra duradera, pretendiendo organizar la nación sin adoptar una fórmula institucional adecuada que mantuviera la unión de los Estados y respetara las particularidades hereditarias,

creadas por la raza y el medio, sin que un momento dado pudiera modificarlas repentinamente, como si encontrara una superficie rasa, donde todo se pudiera levantar de nuevo.

La incomunicación y aislamiento, efectos de causas superiores, fueron los factores externos, inmediatos y principales de esta sociedad rudimentaria y contradictoria, con fuerzas orgánicas y fuerzas de disolución, la tendencia culta de la ciudad en lucha abierta con la tendencia semibárbara de los campos.

La conquista pretendía ocupar todos los territorios descubiertos, sin tener recursos bastantes de dominación y procurando llenar este propósito, fundaba ciudades separadas por distancias enormes, y que luego quedaban como perdidas en la soledad y desamparo de la campaña. Si la colonización hubiera obedecido á un sistema apropiado y racional, teniendo las po-

blaciones asegurados su contacto y comunicación recíprocos, de manera que su jurisdicción no se extendiese más allá de los límites de su dominio real, la ciudad habría avanzado lenta y firmemente en el desierto, sin que el desierto penetrara en la ciudad.

En medio de la lucha de instintos y tendencias opuestas de la población urbana y la población rural se fundó el servicio de correos regulares en el Río de la Plata. El organismo colonial incorporó un poderoso agente de civilización, muy limitado al principio en sí mismo, pero no por eso menos trascendental en relación á su época.

Un nuevo período se inaugura, y se extiende la línea que en el tiempo debía vencer para siempre á la barbarie.

CAPÍTULO IX

CAMINOS

Estado de los caminos, su abandono y sus peligros. — Representación del procurador Valdivieso. — Salteos y robos. — Exposición del cabildo de Córdoba. — Ganado salvaje y su aplicación en la defensa de Buenos Aires. — La fundación del virreinato del Río de la Plata mejoró las condiciones de los caminos. — Trabajos del consulado. — Proyecto de apertura de un antiguo camino de ruedas á Chile. — Iniciativa de dón Manuel Basavilbaso. — Relaciones de Chile y el Río de la Plata. — Situación de la cordillera. — Exploración de un camino por la falda norte del Tupungato. — Proyecto de don Ambrosio O'Higgins. — Exploraciones de don José Barros y don Justo Molina.--Expedición de Cerro y Zamudio.—Estudios de Souiyer y Souillac. — Exploración de don Luis de la Cruz. — Viaje de don Jorge Vallée. — Expediciones de Fernández Cornejo y Esteban Hernández. — Obras en el Desaguadero. — Incomunicación de la metrópoli. — Trabajos de la

administración Vertiz. — *El Telégrafo Mercantil*, el *Semanario de Agricultura* y la administración pública. — La viabilidad se ha facilitado y desenvuelto después de Caseros.

Las arrias, las carretas y los chasquis recorrían caminos hechos por el tráfico mismo. No existían caminos abiertos por la mano del hombre, que se limitaba en raras ocasiones á componer algunos pasos que por el uso y la lluvia se hacían intransitables. Se habían fundado ciudades y creado poblaciones para facilitar la comunicación, pero la administración colonial no se preocupó de la construcción de las vías públicas, que dejaba trazadas el paso del conquistador ó la empresa arriesgada del aventurero.

El desamparo de distancias inmensas y la dificultad y exposición de transitar carreteras abandonadas de todo cuidado, ahondadas y destruídas por las aguas, como atravesar á nado los ríos, eran

inconvenientes que se sentían cualquiera que fuese el sistema de transporte empleado. Esta situación se aceptaba como un hecho irremediable. No podía pensarse en cuidar del estado de los caminos, cuando se carecía de medios para garantir la vida y los intereses en su tránsito.

Todo se afrontaba y vencía por una generación que parecía creada para mostrar la soberbia altura á que podía llegar el esfuerzo y la resistencia humana.

La colonización fundaba ciudades para extender el dominio y afianzar la comunicación y el comercio entre los centros principales, pero no podía mejorar ni asegurar la viabilidad. Los recursos no alcanzaban á defender el recinto de las mismas poblaciones que se construían.

Los cabildos enviaron agentes y diversas representaciones á España para reclamar arbitrios á este respecto. El procurador Valdivieso, estudiando las condiciones en

que se hallaba la provincia del Tucumán, declaraba que los esfuerzos y sacrificios del vecindario no eran bastantes para hacer transitables los caminos, « por lo dilatado de ella, y menos los de la jurisdicción de toda la provincia, por su grande extensión á las otras provincias, ejecutándose los mismos robos y muertes en los pasajeros, que sin crecida escolta trafican los pasos de este riesgo. Y no pudiendo por muchos comerciantes satisfacer el sueldo de esta guardia, suspenden este tráfico, y por los que también se experimenta la mencionada pobreza con el menoscabo de tan abundante ejercicio, pues aunque las utilidades del comercio prometen suficiente ganancia para este dispendio, no aseguran la feliz conducta de sus géneros, habiendo sucedido muchas veces haber salido excesivo número de indios á los comerciantes, y por consiguiente prevalecen con estrago de las vidas la multitud

de los contrarios, lo que también se ha experimentado, aun á vista de los mismos fuertes, sin que hayan estos bastado á contenerlos ni las correrías hechas por los españoles, con otros medios resueltos por la junta de vecinos. Y ha causado despoblarse la mayor parte de las tierras de esta pertenencia, cuyos moradores redituaban para el abasto de la ciudad, desamparando muchos de ellos sus habitaciones y ganados, únicos bienes que tenían, como también diferentes poblaciones que había sobre varios ríos, con crecido número de ganados, y todas las haciendas del valle de Chocomoros, que tendrá ochenta leguas, y desde San Miguel del Tucumán, hasta la ciudad de Salta y San Salvador de Jujuy, ciento sesenta leguas, y ocupadas por los bárbaros, estrecharon el abundante comercio de las provincias del Perú con las tres de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, á sólo los pocos

interesados que pueden costear el auxilio de escolta, y sin la certidumbre de su feliz transporte, en tan dilatados y peligrosos caminos, por donde también se conduce de las reales cajas de la villa imperial del Potosí, expuesto al mismo riesgo el real situado para el presidio de Buenos Aires. Y faltándole á la provincia de Córdoba los frutos, con el menoscabo de las mulas, que era la saca más cuantiosa, y también con el exceso grande de su extensión, las vacas de que se mantenía este vecindario, ni tienen tierras en que criarlas, por la invasión de los indios, ni gente para su custodia, por ser indispensable para la primera obligación de presidios » (1).

Apenas se pasaba la pampa, entrábase en la serranía y en el bosque. En la segunda caracoleaba rápidamente la estre-

(1) D. Silvestre Fernández Valdivieso, *Memoria sobre la provincia de Córdoba del Tucumán.*

cha senda, buscando los pasos accesibles, y en el tercero el camino corría entre angostas líneas de espinosos arbustos y arboleda espesa, cuyas ramas caían sobre la huella, imponiendo al viajero la tarea de separarlas con la mano para poder circular libremente.

En estos sitios, en la quebrada solitaria ó en la selva impenetrable, la gente de campo habituada al ocio y al robo, preparaba sus emboscadas y salteos, apoderándose de los convoyes y matando á sus conductores si eran vencidos en la refriega. La carretera general á Potosí fué constantemente el dilatado escenario de estos dramas de sangre y pillaje fuera del alcance de toda autoridad. Se reproducían las bárbaras escenas de la Arabia, la tranquila caravana saqueada y muerta al amparo de la soledad y de la extensión del desierto (1).

(1) *Semanario de Agricultura*, 1804.

Los esfuerzos de la colonización por establecer una comunicación fácil y segura fueron infructuosos. La previsión de los fundadores de ciudades no produjo los resultados que se presagiaron por las deficiencias de los sistemas de transporte, las grandes distancias á recorrer y los peligros que siempre ofrecían los caminos.

En una meditada exposición del cabildo de Córdoba, estudiando el estado de la producción y comercio, se dice : « La dificultad y crecidos costos de estas producciones, ocasionan el deprecio de otros ramos que excluye de su comercio, contentándose con sólo procurar lo preciso para el consumo. De aquí es que daría el último realce á esta ciudad, la mano poderosa y benéfica que pusiese en ejecución los favorables proyectos de su fundador, cuyo primer cuidado fué edificarla cerca de un río caudaloso, como lo hizo, y se lisongea de ello, por el cual se facilitase á

menor costo sus transportes. Él no se fijó en su fundación hasta después que descubrió el río tercero, que encontró navegable, á menos de pequeños buques, que es lo que basta para nuestro caso » (1).

El único y grande auxilio que encontraba el viajero en su navegación terrestre era el ganado salvaje que llenaba los campos, exuberantes de ricos pastos y libres de barreras. Á principio de este siglo, á pesar de la codicia individual y de doscientos años de comercio en cueros, la pampa estaba todavía cubierta de vacas y caballos, que constituían la propiedad del primero que lograra aprehenderlos. Llegaban anualmente expediciones de veci-

(1) *Relación histórica de la ciudad de Córdoba del Tucumán*, inserta en el *Telégrafo Mercantil*, 1802.
El general don Jerónimo Luis de Cabrera, al fundar á Córdoba, construyó un bergantín y navegó en él hasta desembarcar en el río Paraná, á cuyo lugar se le puso el nombre de *Puerto de San Luis de Córdoba*. — Archivo municipal de Córdoba, tomo I. *Semanario de Agricultura*.

nos del norte á formar arreos y conducir ganado á las regiones del país donde era menos abundante.

Cuando en Buenos Aires se temía el desembarco de enemigos, se empleaba una estratagema que hoy produce la impresión de un cuento fabuloso, no siendo por eso menos real en aquella época. Se arreaba tal enjambre de toros, vacas, caballos y otros animales salvajes á la costa del río, que era absolutamente imposible á cualquier número de hombres abrirse paso en medio de una tropa tan inmensa (1).

En estas condiciones, sólo excepcionalmente podía sentirse en los viajes la carencia absoluta de provisiones de boca. En toda la extensión del país se hallaban á la mano sobradamente, y cuando faltaba el ganado vacuno y caballar, se disponía de las diversas especies propias para la

(1) Du Biscoy, *ob. cit.*

alimentación de que era tan rica la fauna americana, poblando respectivamente la llanura, el bosque y la montaña.

La creación del virreinato del Río de la Plata y de los gobernadores intendentes, mejoró de un modo notable la administración de la colonia. Se pensó entonces en crear y conservar los caminos, garantir su tránsito y proporcionar comodidad al viajero (cap. XVIII).

En este sentido fué muy eficaz la influencia y acción del consulado, cuya alma era su secretario don Manuel Belgrano. « Abrió nuevas vías al comercio interior, facilitando la navegación fluvial y allanando nuevos caminos, como los de Catamarca y Córdoba; de Santiago del Estero y Tucumán; Chile y el Perú por Atacama; San Luis y Mendoza, y proyectó la apertura de una antigua vía que hasta hoy permanece cerrada, la comunicación del Atlántico y el Pacífico por Patagones.

Este proyecto, que fué uno de los que Belgrano tomó con más empeño, se promovió en 1798 y la corte de España lo aprobó condicionalmente con fecha 25 de setiembre de 1799. Su objeto era adelantar los conocimientos geográficos, continuando el reconocimiento del río Negro hasta sus nacientes, desde el punto adonde había llegado el piloto don Basilio Villarino; formar, según las indicaciones de Viedma, un establecimiento fortificado en la isla de Choelechoel, cortando de este modo la línea del comercio de ganados robados, que ya entonces se hacía entre pampas y araucanos, y al mismo tiempo, rehabilitar el antiguo camino de ruedas que creían transitable en todo tiempo, sin necesidad de atravesar las cordilleras. Azara, que en esta ocasión auxilió con sus luces al consulado, poniendo á su disposición todos sus planos, fué sin duda quien inspiró á Belgrano este proyecto, que aun-



que ilusorio por entonces tiene su grandeza » (1).

Preocupado siempre por la idea de establecer una comunicación carretera permanente con el Pacífico, el secretario del consulado, escribía : « Nada me dice usted del nuevo camino á Talca. Al fin sabemos que hay paso por la cordillera para carretas. De la Concepción me han enviado un diario de un tal Molina, que señala otro paso por el boquete de Antuco si mal no me acuerdo, también para carros. Con mucho gusto mío veo la competencia de los talquinos y penquistas, aspirando cada uno á llevar el camino por su territorio, pues de este modo conseguiremos nuestra comunicación por todas partes con esas fértiles provincias y podremos auxiliarnos mutuamente. Cerro y Zamudio tendrá siempre el mérito de haber promovido

(1) Mitre, tom. I, cap. II, *ob. cit.*

estas empresas, y espero verlas realizadas en mejores circunstancias.

» Como nuestra correspondencia con la corte está interrumpida por la guerra, ignoro todavía el efecto que habrán causado estos pensamientos; hice cuanto pude; los recomendé, y espero con ansia la contestación para que se logre ejecutarlos por el consulado científicamente, y haciendo el camino directo desde la Guardia de Luján, pues todo lo demás hallo que es proceder á ciegas » (1).

Si este propósito hubiérase realizado entonces, mucho tiempo se habría anticipado la población y desenvolvimiento de nuestros territorios del Sur, que podían en estas condiciones alimentarse de un activo comercio con Chile, mucho menos costoso y expuesto que la vía de Cuyo.

(1) Mitre, *ob. cit.* Carta de Belgrano á don Manuel Salas, tom. I, apénd. n.° 9.

El pensamiento era de gran trascendencia política y económica.

La primera iniciativa oficial de realizarlo corresponde á don Manuel Basavilbaso, el segundo administrador de correos del Río de la Plata. En diciembre de 1784 se dirigió al gobiérno de España, proponiendo la reapertura de un antiguo camino permanente á Chile, estudiando ampliamente las ventajas que esta nueva ruta reportaría al comercio y administración pública de la colonia.

« Ninguno que tenga alguna instrucción de la historia y tradición de estos países, decía, ignora que en el siglo pasado se hacía este camino con carretas desde esta capital (Buenos Aires) hasta dicho reino de Chile, en todas las estaciones del año, y sin impedimento, por un abra ó boquete que tiene aquella gran cordillera, en las inmediaciones de la costa del sur, por ser unos países llanos y muy abun-

dantes de pastos y aguadas, cuyo camino ocuparon los indios araucanos y otras naciones, después que destruyeron algunas villas que estaban hacia aquella parte, quedando consiguientemente intransibles, y dueños absolutos de estos inmensos, muy fértiles y poderosos terrenos sembrados de minas de oro y plata.

» Si como se debe considerar por consecuencias y efectos del fomento y giro del comercio, se proporcionase la abertura de aquel camino, ya se manifiesta por sí mismo las ventajas de prevalecer á la imposibilidad del paso de la cordillera en el invierno, franqueando su tránsito en todo el año.

» Al propio tiempo se conseguiría la posesión y usufructo de aquellos inmensos, fértiles, abundantes y ricos países, de que hoy se hallan privados los españoles, como que exclusivamente los difrutan la multitud de indios infieles que se hallan

situados en ellos, y de donde salen á hacer su correrías, latrocinios y muertes á todas estas provincias y al propio reino de Chile, cuando, como ha sucedido muchas veces, rompen la fe de las paces, y aun cuando la conservan, siempre experimentan en sus fronteras muchos daños de robos é insultos que causan cualquiera de estos indios, que con la facilidad que les ofrece la inmediación, se juntan y entran sin que el gobierno pueda remediarlo » (1).

El pensamiento de abrir un camino, libre de la interrupción anual de la cordillera, fué, posteriormente á la iniciativa de Basavilbaso, la preocupación y la empresa diversas veces intentada por parte de las autoridades de Chile y Río de la Plata.

El empeño de realizar esta obra, que

(1) *Anuario de la administración general de correos.* Nota de don Manuel Basavilbaso al conde de Floridablanca, 1.° de diciembre de 1784.

tan trascendental hubiera sido en la prosperidad y relaciones de las dos repúblicas que dividen los Andes, era entonces el resultado de circunstancias especiales, que ocupaban la atención de la opinión y del gobierno, é imponían la ejecución de aquella, como la conquista de grandes ventajas distribuídas en ambos países.

Durante seis meses del año, Chile hallábase condenado á la incomunicación con las provincias de Cuyo, que en otro tiempo estuvieron sometidas á su jurisdicción, y con Buenos Aires que le servía de puerto intermediario en sus relaciones con Europa. Abierto el Río de la Plata al tráfico del mundo, el comercio con el Pacífico adquirió una importancia que cada día se agrandaba. Los transportes de ultramar evitaban la temible navegación del cabo de Hornos, y descargando en Buenos Aires, las mercaderías se conducían á Chile en menos tiempo, y con sólo el re-

cargo de un poco más del diez por ciento, volviendo en retorno sus riquezas minerales.

Establecidos los correos marítimos, la correspondencia europea le llegaba también por esta vía, que facilitaba sus relaciones con el continente y mantenía el comercio con las poblaciones orientales de los Andes.

Todo movimiento se detenía de mayo á noviembre. Nadie se atrevía en estos meses á disputar el paso á la cordillera, sin exponerse á quedar sepultado por la nieve. Dolorosas desgracias habían creado una triste experiencia, capaz de retraer á los más audaces.

En estas condiciones, un camino sin murallas infranqueables de hielo, que permitiera su tránsito en todo el año, era un proyecto digno de realizarse á costa del mayor esfuerzo. Y si la nueva vía cruzaba los territorios del sur, ella era doblemente

beneficiosa para el virreinato del Plata, porque le permitía ocupar paulatina y seguramente, por la población y por el tráfico, como al fin sucedió en el interior, tierras inmensas y feraces, enteramente abandonadas á las tribus indígenas.

Cuando el marqués de Sobremonte ocupaba la intendencia de Córdoba, gestionó con viva persistencia é interés la exploración y apertura de un camino por la falda norte del Tupungato, dirigiendo á este objeto repetidas comunicaciones al gobierno de Chile (1). Si este proyecto podía ejecutarse, se calculaba verificar en veinticuatro horas el viaje directo entre Santiago y Mendoza.

« No son estas dificultades insuperables, decía Sobremonte, pues afirman los que lo reconocieron, que los más de los pasos de dicha cordillera, no son de piedra

(1) Esta gestión se realizó durante los años 1786, 87 y 88.

sino de tierra fácil de remover; que todo el camino es pastoso y sin ríos, y que aun habiendo sacado por su cuenta cuarenta y tantas leguas de distancia, creen que sean muchas menos, si se puede evitar, como se presume, un rodeo que al tomarle desde Mendoza se hace. »

Ningún resultado inmediato produjeron estas instancias. Diez años después, don Manuel Salas, que sostenía activa correspondencia con Belgrano sobre los caminos probables de la cordillera, adquirió nuevas informaciones sobre la vía indicada por Sobremonte, consultó á los mismos arrieros que la transitaban, y decidió á la junta de gobierno del tribunal del consulado, de quien era síndico, á votar la suma de mil pesos para efectuar un prolijo reconocimiento.

Se comisionó al efecto al arquitecto don Joaquín Toesca, cuya competencia acreditaban diversas obras ejecutadas en San-

tiago, y especialmente, en este caso, su inteligente participación en el difícil trazado del camino entre aquella ciudad y Valparaíso.

Toesca ejecutó inmediatamente su exploración (1) y encontró impracticable la fácil ruta que se pretendía sobre las faldas del Tupungato. « Después de haber reconocido por todas partes, dice, si era verificable la subida, hallaron que ni á pie podían superar los grandes jarellones de piedra viva que la estorbaban. Haciéndoles yo cargo á los baqueanos si no sería aquel camino, me respondieron que era el mismo por donde habían transitado contrabandos, pero que las avenidas habían derrumbado aquel corto camino por donde ellos pasaban, y á pesar de cuantas diligencias se praticaron, no fué posible conseguir este fin. » Y luego agre-

(1) En febrero de 1799.

gaba, que sólo podía indicar la apertura de aquel camino, la ignorancia de paisanos que hallaban transitable cualquier sendero por donde han pasado « contrabandos y otros á la desesperada (1) ».

El conocimiento de este informe sepultó para siempre en el olvido la idea de Sobremonte, que no por eso, como adelante se verá, abandonó su propósito de buscar una puerta de comunicación con el Pacífico, que pudiera hallarse abierta durante todo el año.

Consultando la doble ventaja de facilitar el comercio y la reducción de los indios, don Ambrosio O'Higgins, que debía ocupar un lugar tan eminente en la historia de Chile, indicó en 1794, diez años más tarde que la iniciativa de Basavilbaso, la conveniencia de abrir una comunicación directa entre Villa Rica y Buenos Aires,

(1) Barros Arana, *ob. cit.*, tom. 7, cap. XXII.

siguiendo un antiguo camino, frecuentado dos siglos antes por los españoles.

Aunque la corte recomendó adelantar los reconocimientos á este respecto, el proyecto, como el de Sobremonte, permaneció abandonado algún tiempo, retardado en su ejecución por las tramitaciones de la *burocracia* colonial.

El doctor Juan Martínez de Rozas fué encargado de estudiar los antecedentes de este asunto, como asesor letrado del cabildo de Concepción, y en este carácter pudo conseguir que saliera del simple debate de gabinete, para ensayar su realización sobre el terreno. « Los tránsitos y pasajes, decía, por diferentes puntos y boquetes de la cordillera á la otra banda oriental, son muy conocidos á muchos que los frecuentan en sus comercios con los pehuenches, y sobre ellos se pueden adquirir y darse noticias individuales, pero nada se sabe de los llanos y pampas habi-

tadas por los meiliches, y este es el principal punto de la dificultad del cual se puede salir por un solo medio y á poca costa (1). »

El medio propuesto por el doctor Rozas consistía en el único capaz de producir resultados inmediatos, en mandar dos expediciones encargadas de explorar y buscar el camino proyectado. Una fué encomendada al capitán don José Barros, que debía dirigirse por la cordillera de Linares, y la otra á don Justo Molina, vecino de Tucapel, cerca de Antuco, el cual debía seguir más al sur y pasar por el boquete de Alico.

Cada uno percibió doscientos pesos para gastos de viaje, « ofreciéndoles otras recompensas que fueran del real agrado, según el éxito de sus empresas ».

En momentos que se verificaban los

(1) Informe de 3 de noviembre de 1803.

preparativos de partida, llegó á Talca don José Santiago de Cerro y Zamudio, el 16 de diciembre de 1803, después de haber descubierto y estudiado en la cordillera un camino carretero en las condiciones que se tenía la justa ambición de establecercerlo (1).

Este activo explorador, natural de Concepción de Penco y ayudante mayor retirado de las milicias de San Martín de la Concha, se presentó al consulado de Buenos Aires ofreciendo realizar por una nueva vía, un viaje en carruaje á Chile, en momentos que estuviera enteramente cerrada la cordillera.

El consulado acogió con el mayor interés el proyecto y le prestó toda su cooperación. Cerro y Zamudio recibió los auxilios necesarios y recomendaciones para las autoridades del tránsito como para las

(1) Barros Arana, *ob. cit.*, tom. 7, cap. XXIII.

del reino de Chile, y conduciendo un carro de dos caballos, emprendió la expedición en el rigor del invierno de 1803. La única dificultad que ofrecía el camino, era un trozo entre el potrero del Yeso y el de un tal Maturano. « El consulado de Buenos Aires, observa don Pedro de Angelis, contando con la simpatía que debía inspirar esta empresa á los pueblos comarcanos, ofició al ayuntamiento de Talca, para que se encargara de remover este obstáculo, y no debió causarle poca sorpresa el aviso del subdelegado de aquella ciudad, que le mandaba cobrar doscientos trece pesos, un real y tres cuartos á que ascendió el gasto. »

Siguió el camino del norte de Buenos Aires, atravesó las provincias de Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza y tramontó los Andes por los boquetes de la cordillera del Planchon, llegando sin accidente alguno á la ciudad de Talca.

Allí se informó de la próxima partida de las dos comisiones de exploración decretadas por el gobierno de Chile. Autorizado por el éxito del viaje que acababa de realizar, se ofreció á continuar él solo los reconocimientos, pero en este sentido, sus indicaciones no fueron aceptadas, y se resolvió enviar tres comisiones de estudio.

Cerro y Zamudio fué designado para formar y dirigir la tercera.

En los primeros meses de 1804, los expedicionarios se pusieron en marcha. Cada uno de ellos adoptó puntos diversos de partida, según la parte de la cordillera que se proponía recorrer.

El capitán Barros verificó un viaje muy rápido y superficial. Salió de Linares, reconoció los pasos más próximos de la cordillera, y regresó un mes después de ponerse en camino. « De los tres boquetes, decía en su informe, de Ancoa, Archiueno y Alico, hallo el más cómodo para que por

ahora se abra el camino, el de Archiueno, por ser el más hollado y del que se tiene más práctica, á que se agrega el menor riesgo del paso de las cargas, más cortos y mejores pasos de ríos. »

Molina emprendió su exploración desde Chillán. Envió al capitán de indios amigos don Leandro Jara por el boquete de Antuco, y él penetró por el de Alico, reuniéndose á su compañero en un sitio convenido de la falda oriental de la montaña. Anotando todas las observaciones y noticias del trayecto, sufriendo los mayores padecimientos y fatigas, después de ciento trece días de viaje llegó á Mendoza (1). En esta ciudad las autoridades le proporcionaron los recursos necesarios, y siguió el camino de Buenos Aires, haciendo amistad con las tribus de indios más poderosas del trayecto, interesándoles en mantener

(1) Molina salió de Chillán el 14 de abril de 1804, y llegó á Mendoza el 6 de agosto del mismo año.

buenas relaciones con el gobierno, y adquiriendo todos los informes que mejor pudieran ilustrar el desempeño de su comisión.

El marqués de Sobremonte le auxilió con nuevos recursos, y Molina pudo así regresar á Chile inmediatamente. Atravesó esta vez toda la pampa en línea recta de norte á sur, y penetró en Chile por el paso de Antuco, cuando empezaba á cubrirse de nieve, llegando al fuerte del mismo nombre al año y treinta y nueve días después de su partida. Sus amplias informaciones respecto del trayecto recorrido, en tan largo tiempo y con tanto detenimiento, permitieron apreciar de un modo aproximativo las dificultades de la comunicación que se pretendía fundar, y las ventajas del boquete de Antuco, en relación á los otros pasos reconocidos, para ser habilitado como camino carretero. Merecían completa fe las noticias sobre los indios

que ocupaban el territorio, la configuración del terreno, la calidad de los pastos y aguadas, pero no podía ofrecer la misma confianza el juicio sobre la construcción del camino, sin estudios técnicos sobre la materia.

La tercera expedición, encabezada por Cerro y Zamudio, franqueó la cordillera frente á Talca, por los boquetes situados al norte del Maule, y bajando á Mendoza muy pronto arribó á Buenos Aires.

El virrey Sobremonte, decidido protector de estas exploraciones, le facilitó nuevos recursos para continuar los reconocimientos. Ordenó que una escolta le acompañara en su nueva expedición, y como encargado del diario científico agregó al agrimensor Souiyer de Souillac. Al comunicar á éste su nombramiento le decía que le había designado, « para servir de geógrafo en la expedición que ha dispuesto el reconocimiento del paso de la cordillera

de Chile por Talca, con carruaje ». Y luego, significándole la extensión del estudio que debía practicar, agregaba: « Y á usted el examen del camino, descripción del terreno, diarios, planos de los parajes en que lo hallase preciso y posible, sin riesgo de demora perjudicial; diario en que consten las direcciones que se tomen, la calidad de los terrenos, aguas, pastos, arroyos, ríos, lagunas ó travesías, y demás digno de notarse, con particularidad en la cordillera como objeto principal de esta operación, para acreditar la posibilidad ó imposibilidad de su tránsito, contando con las estaciones de las nieves y demás obstáculos, si pueden ó no superarse para el tráfico de ruedas; con cuyo objeto va un carretón del parque de artillería. » La nota concluía añadiendo: « Verificado el paso de la cordillera, que procure regresar por el mismo camino, antes que las nieves lo cierren, de lo cual ha de tomar usted exacta noticia por

ser uno de los objetos más importantes, pues como en invierno la abundancia de aquellas hace intransitables las cordilleras, y en verano los ríos caudalosos lo dificultan, es necesario tener esto muy presente, para graduar las ventajas que pueda ofrecer esta empresa. »

La comisión partió en enero de 1805, atravesó la cordillera por el paso del Planchón, y el 17 de abril, Cerro y Zamudio entraba otra vez en Talca, treinta y nueve días antes del regreso de Molina. Recomendaba el camino recorrido como muy apropiado para el tráfico, por los pastos y aguadas, y la facilidad que ofrecía para hacerlo carretero, removiendo los obstáculos de algunos puntos del trayecto, « pero es la verdad, dice Barros Arana, que este explorador sólo había reconocido lugares visitados por los ganaderos que llevaban sus rebaños á los valles de la cordillera, ó por pequeños negociantes

que iban á buscar sal y traficar con los indios ».

La expedición sufrió algunos incidentes desagradables en el camino, á causa de torpezas del jefe de la escolta, el capitán Juan Antonio Hernández, y se desorganizó en Chile, regresando cada uno en el tiempo y por la ruta que hallaron más conveniente.

Souiyer de Souillac, profesor de matemáticas, que había desempeñado varias comisiones científicas, extendió sus estudios hasta la costa del Pacífico, y proyectó un canal de navegación desde Talca hasta la boca del Maule, por medio de los ríos Claro y Lontué. Pensaba de esta manera y por las comunicaciones existentes ó factibles con Santiago, Valparaíso y Concepción, convertir en un centro importante de comercio, á una de las ciudades más retiradas y mediterráneas de Chile.

Tramontó la cordillera por el portezuelo de Laso y Valle Hermoso, al norte del Planchón, y al camino explorado le llamó de las *Damas*, porque pretendía que « hasta las señoras podían transitarlo, no siendo otra cosa que un vergel », instando al virrey que mandara á reconocerlo, porque presentaba mejores condiciones para el tráfico que el indicado por Cerro y Zamudio.

Apenas se había tenido tiempo de conocer el resultado de estos viajes, cuando salía de Chile una nueva expedición, destinada como las anteriores á buscar una vía fácil de comunicación entre las faldas opuestas de los Andes.

Á principios de 1806, don Luis de la Cruz, alcalde provincial del cabildo de la Concepción, realizó á su costa una prolija exploración del camino proyectado por el paso de Pichachén á Antuco, acompañándole en este estudio el mismo don Justo

Molina que antes lo había reconocido y pasado en carretas acompañado del español Montoya.

En Melincué tuvo noticia de la entrada de los ingleses en Buenos Aires y de la fuga de Sobremonte, y continuó su viaje á Córdoba, para informar al virrey de sus resultados. Acompañó el minucioso memorial de su exploración, de un presupuesto que ascendía á cuarenta y seis mil, sesenta y un pesos, fuera de las herramientas y útiles necesarios á los peones, para dejar enteramente habilitado el camino carretero entre la Concepción y Buenos Aires. En la imposibilidad de que pudiera adoptarse resolución alguna en esas circunstancias, á pesar del interés manifestado por Sobremonte, siguió á este en su regreso á la capital, y muy pronto tuvo conocimiento en el trayecto de la reconquista de la metrópoli y la deposición del virrey, sucesos que le colocaban de-

lante de nuevos hombres para continuar sus gestiones.

Liniers le trató con la mayor deferencia, demostrándole confianza personal y profunda simpatía por el éxito de la expedición, pero el consulado, á quien correspondía estudiar el informe, aconsejar y adoptar una resolución al respecto, encargó á una comisión de examinarlo, la cual valiéndose de un error grosero cometido por el dibujante que ejecutó el plano adjunto, y sin noticias exactas de las regiones reconocidas, desconoció la verdad de las afirmaciones de Cruz, presentándole como un impostor, que informaba sobre hechos y lugares que no había tenido ocasión de observar.

Cruz tenía de su parte toda la razón, y pudo contestar victoriosamente las objeciones ligeras y aventuradas con que le combatieron, y después de nueve meses de gestionar, de esperar y luchar contra sus

detractores, más que sus jueces, obtuvo auxilios para regresar á Chile, y en marzo de 1807 se puso en marcha por la vía de Cuyo (1).

Esta exploración, entre las practicadas anteriormente con el mismo objeto, es sin duda, la más inteligente, la más prolija, y desde luego la más provechosa, para el conocimiento de los territorios que debían transitarse y de la posibilidad del importante camino que se pretendía establecer. Dotado don Luis de la Cruz de un espíritu minucioso y observador, exploró el paso más accesible de la cordillera, averiguó y recorrió las rutas menos escabrosas y difíciles, examinó los bosques, pastos, aguadas, recursos y peligros del trayecto, el número, costumbres, elementos de guerra y disposición de ánimo de las diversas

Barros Arana, ob. cit., tom. VII, cap. XXIII. Colección de Angelis. Diarios de Cerro y Zamudio, Souryer de Souillac y don Luis de la Cruz.

tribus de indios, apuntando todo, sin desdeñar el menor detalle que pudiera servir como dato ilustrativo.

Las exploraciones de aquella época, no obstante el cuidado y actividad que se ponía en ellas, se resentían de la falta de conocimientos científicos de sus autores, no encontrándose ni en el diario de Souiyer de Souillac, que parece que poseía alguna instrucción en matemáticas y ciencias naturales, la menor huella de la aplicación de semejantes conocimientos en sus travesías de la cordillera.

Estas circunstancias no podían fundar completa confianza en los resultados de una expedición, y exigían la confirmación de nuevos estudios que siempre adolecían del mismo vacío. Faltaba la autoridad de la ciencia, y mientras no llegara debía reinar la vacilación y la incertidumbre. Podríase realizar al fin una obra de la magnitud que representaba un camino carretero al

través de los Andes, pero se haría gastando dobles esfuerzos y sin la seguridad de su entero éxito.

El presupuesto de don Luis de la Cruz, formado sin un estudio técnico, no podía ofrecer una base seria para resolver y emprender un trabajo tan considerable. Era un antecedente aproximativo, que invitaba á los gobiernos de Chile y Río de la Plata, á perseverar en el trascendental pensamiento, cuya ejecución buscábase con noble é infatigable empeño.

No pudo, sin embargo, discutirse aquél, ni recayó á su respecto ninguna resolución definitiva, ni siquiera pudo mantenerse el propósito que lo produjo. Accidentes muy superiores á los intereses de orden interno, desviaron la atención y esfuerzos de los pueblos y gobiernos separados por la gran cordillera. Una nueva expedición inglesa, más poderosa que la primera, desembarcó en Buenos Aires, y una parte considerable

de esas fuerzas hallábase destinada para invadir á Chile. Todo el tiempo y todos los recursos, riquezas y hombres se consagraron á la defensa. Los asuntos administrativos se aplazaron para momentos menos angustiosos, y más tarde, cuando nuevos triunfos inmortales libraron de toda amenaza exterior, vino la guerra de la independencia y apagó para siempre la febril actividad con que la colonia del extremo sud de América inauguró el presente siglo, buscando fundar entre sus dos grandes océanos una comunicación permanente, fuera de los peligros del mar y de la nieve de los Andes.

El proyecto se perdió desde entonces en el olvido, y desapareció con él hasta el recuerdo de los hombres que habían consagrado á su ejecución toda su generosa actividad. Cerro y Zamudio y Souiyer de Souillac, vivieron y murieron en la miseria, sin que bastara á mejorar la situación

del primero, un insignificante auxilio que le concedió el consulado. Más afortunado don Luis de la Cruz, con el valor y abnegación que constituían una noble peculiaridad de su carácter, figuró en los ejércitos de la revolución, añadiendo nuevos méritos á su hoja de servicios.

Terminaron así, en la esterilidad y abandono, esta serie de atrevidas exploraciones, que fueron la preocupación y ocupación de la corta época en que la colonia pudo disfrutar de los beneficios de ideas y propósitos de buen gobierno.

Aquellos modestos é infatigables expedicionarios fueron los primeros factores de la geografía física del país en sus territorios más ignorados, disiparon la oscuridad que al respecto existía, y abrieron el camino que más tarde habían de seguir los hombres de ciencia y las expediciones militares.

Treinta años después de entrado este

siglo, era todavía transitable en carruaje el paso de Pichachén (Antuco) estudiado por Cruz y Molina, y más tarde sólo ha podido ser salvado á pata de mula. La erupción del volcán del Antuco en el año 37 levantó la cordillera en esa parte, formando la gran laguna de la Laja, de nueve leguas de superficie. Desde entonces la vía de comunicación proyectada por Basavilbaso, quedó convertida en camino de herradura.

En la vecina sierra de Lihuel Calel pueden observarse vestigios de antigua población civilizada. Se han encontrado trajes, hierros y gruesos materiales, que no han podido ser transportados á lomo de mula y como ninguna vía directa y de ruedas ha existido de Buenos Aires á Chile, es lógico suponer que han sido conducidos en carretas por el paso de Pichachén. El subdelegado de Antuco refiere que, siendo niño, recuerda haber visto pasar una cara-

vana de jesuitas españoles llevados en veinte carretas tucumanas (1).

Es oportuno mencionar aquí el viaje realizado en 1889 por M. Jorge Vallée, empresario de las mensajerías nacionales de los territorios del Sur. En una sólida galera de anchas llantas, construída especialmente para la travesía, llegó á Chile sin inconveniente alguno, siguiendo el antiguo paso de Cupuluhue tres leguas al sur de Pichachén.

M. Vallée, de acuerdo con la Dirección general de correos, construyó una galera para este viaje, que respecto del camino que se buscaba tuvo un éxito completo. Considerando el desenvolvimiento de los territorios de Río Negro y Nauquen, y sus relaciones comerciales con Chile, la Dirección general resolvió prolongar el telégrafo de Ñorquín á Antuco, y trató al mismo

(1) Informes de don Nicolás Muñoz Vargas, subdelegado de Antuco.

tiempo de establecer una línea de mensajerías que vinculara las poblaciones del Atlántico y del Pacífico. El viaje de M. Vallée demostró que este proyecto no sólo era practicable, sino que era fácil, pero no se pudo ejecutar inmediatamente, porque se carecía en aquel momento de los fondos necesarios para acordar la subvención requerida, aparte de la que había prometido el gobierno de Chile.

En 1865, don Adolfo Carpentier celebró un contrato con los gobiernos de Chile y la República Argentina, para abrir un camino de ruedas al través de la cordillera. Este proyecto no pasó de una rápida exploración realizada por don J. Antonio Pérez (1).

La colonia no pudo conservar ni menos reabrir la viabilidad en los territorios del sud, pero en el norte pudo realizar con

(1) *Anuario de correos*. Ap. H., 1866.



este propósito trabajos de importancia en relación á su tiempo.

En virtud de una autorización del virrey, don Juan Adrián Fernández Cornejo, persona de alta posición en la provincia de Salta, exploró y descubrió un camino del Valle de Centa á la ciudad de Tarija, costeando de su peculio propio los gastos de la expedición, sin el menor gravamen para el erario público (1).

Cornejo sufrió un ataque de fiebre á orillas del Bermejo, y tuvo que volver á cuidarse de su enfermedad en la reducción de Centa. La exploración no se interrumpió por esto, encargando de continuarla á don Fernando Cornejo y don Lorenzo Medina.

« El camino, decía Cornejo, que nosotros hemos recorrido á lo largo del río Bermejo, y el que hemos tomado pasando por los aluviones, han demostrado y hacen

(1) Expedición de julio y agosto de 1791.

esperar que se podrá abrir un camino cómodo por una de las dos partes ó por las dos á la vez. Pensamos, sin embargo, que la primera es la mejor para toda especie de carruajes, siempre que el camino sea llevado á una pequeña distancia de la ribera, porque de esta manera se evitarán todos los obstáculos y dificultades. En fin, nuevas investigaciones harán adquirir más amplios conocimientos á este respecto, y por este medio se podrá dar al camino una dirección más estudiada y más cómoda. »

Y luego agregaba : « El camino de la reducción de Centa á la reducción de las Salinas, que yo también he descubierto, permite grandes ventajas, si se considera que puede también facilitar las relaciones, las comunicaciones y el comercio de sal con la ciudad de Santa Cruz, que falta de este género, y el comercio de frutos de Mojos y Chiquitos. En efecto, la ciudad de Centa se halla, según un cálculo exac-

to, á distancia de cien leguas á lo más. Hoy es menester hacer otro tanto para ir de Santa Cruz á Chuquisaca, y pasar por montañas escabrosas, para penetrar con grandes gastos en esas regiones. El nuevo camino, más cómodo y menos dispendioso, hará cesar todos estos obstáculos (1).

El marqués de Sobremonte mandó á efectuar el reconocimiento de un camino, desde el fuerte de San Rafael del Diamante hasta el de San Lorenzo en las puntas del río quinto. « Según los reconocimientos que tengo practicados en estos campos, decía don Esteban Hernández, encargado de esta comisión, no encuentro el más mínimo impedimento, ni obstáculo que embarace la ejecución y facilitación de la apertura del camino hasta

(1) *Colec. Angelis.* — Informe de don Juan Adrián Fernández Cornejo al virrey del Río de la Plata.

PP. Manuel de Sobreviela y Narciso y Barcelo, *Voyages au Pérou.*

el mismo boquete de la cordillera, porque según mi limitada inteligencia, la dirección es rectísima, sus campos llenos de agua, pastos, etc., donde nunca se carece de estos indispensables auxilios, el piso firme y con abundancia de leña » (1).

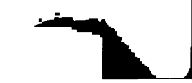
La deposición de Sobremonte redujo estos proyectos á una simple iniciativa, y nadie volvió á recordarlos.

En el camino de Mendoza tenía que salvarse una travesía de treinta y seis leguas sin pastos y sin agua. Los animales acosados por la sed se morían bebiendo las aguas impotables del Desaguadero, punto preciso de tránsito. Este riacho se hinchaba de tal modo en invierno por el desagüe de las lagunas de Guanacache, que se vadeaba con inminente riesgo de vidas y haciendas, pereciendo algunas veces los

(1) *Colec. Angelis.* — Informe de don Esteban Hernández, fechado en San Lorenzo, el 6 de mayo de 1806.

transeuntes con todo cuanto transportaban. Ordinariamente se descargaban en este punto las carretas, y se pasaban las mercaderías á la otra orilla, por medio de balsas de cuero, algunas veces construídas de los mismos yugos, unidos y asegurados con las coyundas y cabestros, operación que se ejecutaba rápidamente.

Un tal Serra Canals, titulado « superintendente de las obras del rey y del público, en la provincia de Cuyo », proyectó construír un puente sobre el Desaguadero, y aumentar el caudal de sus aguas, descendiendo las del Tunuyán ó encajonando las corrientes del Guanacache, hasta agotar algunas de sus lagunas. El cabildo de Mendoza, impresionado por la magnitud de esta idea, retardó mucho tiempo toda resolución al respecto, concluyendo por oponerse abiertamente á su ejecución. Puede apreciarse la fuerza de sus razonamientos, observando que uno de los diver-



sos argumentos con que afianzaba su juicio, consistía en el temor de que agotadas las lagunas faltara èl pescado al vecindario de Mendoza (1).

Existían, sin embargo, entonces, al frente de la administración pública de la colonia, hombres cuyo espíritu se alzaba sobre los sentimientos pusilánimes y retardatarios de las pequeñas localidades (2).

(1) Barros Arana, *ob. cit.*, tom. VII, cap. XXIII. *Colec. Angelis.*
Concolorcorvo, *ob. cit.*

(2) Era tan general y tan seria la interrupción que en la viabilidad causaban las crecientes de los ríos, que en las diversas regiones del virreinato se sentían sus inconvenientes y peligros.

Refiriendo el P. Lozano un viaje á las Misiones, dice : « La causa de tanta demora fueron las continuas lluvias y crecientes de los ríos, de que teniendo ya experiencia el P. Yegros, por lo que sabía acontecer en los ríos del camino común, que por los meses de junio y julio van muy crecidos, se determinó á abrir senda nueva por las vertientes del Tebiquary, que es el que ciñe á la Villa Rica del Espíritu Santo. Donde discurrió alivio se le mereció más el trabajo, porque halló el dicho Tebiquary tan soberbio y crecido, que desde la cuaresma había sin interrupción negado el paso, como le afirmaron los vecinos de la Villa Rica, y á no haber determinado la abertura de nueva senda, le hubiera sido forzoso

El virrey Vertiz eliminó aquellos peligros y estas dificultades, construyendo un puente de madera, y hubiera reunido al Desaguadero las aguas dulces del Tunuyán si los trabajos de esta gran obra no hubieran fracasado por la incompetencia técnica de los encargados de ejecutarla (1).

« Cuando Vertiz tomó el gobierno, el virreinato y su capital se hallaban en un abandono vergonzoso. Todo aquello que constituye una buena administración para decencia y comodidad de la vida co-

retroceder á nuestras Misiones hasta otra ocasión; pero dicha abertura es imponderable cuanto costó, porque hubo de ser por una selva dilatadísima, y por una montaña cuyas vertientes forman muchos arroyos de profundísimo cauce, para cuyo pasaje era forzoso hacer puentes. Y aun fué mayor la penalidad para transitar el río Monday, porque siendo profundísima su madre, eran sus márgenes pantanos y tembladeros, en que no se podía hacer pie firme para echar y levantar puentes, sino después de llenarlos de fajina : con que hasta verse de la otra parte de este río, hubieron de consumir veinticuatro días. »

(1) Memoria del virrey Vertiz presentada al marqués de Loreto. — Memoria del marqués de Sobremonte.

mún estaba descuidado. Las calles de Buenos Aires eran impracticables en la mayor parte del año, porque las lluvias, que eran entonces más frecuentes y más prolongadas que ahora, se habían llevado la tierra blanda y movediza de la vía, dejando caprichosos y hondos zanjones al correr, ó pantanos al empozarse. Por el oeste entraba un torrente que se dividía en dos brazos, uno al norte y otro al sur, y que antes de caer al río por entre barrancas, formaban dos arroyos profundos que incomunicaban completamente al vecindario de ambos barrios con los otros y con la campaña. Sucedió muchas veces que las familias tuvieron que pasar semanas enteras materialmente inteceptadas hasta de una acera con la otra en la misma cuadra (1) ».

Describiendo Concolorcorvo la ciudad

(1) Vicente F. López, *Historia de la República Argentina*, tom. I, cap. XIX.

de Buenos Aires en 1770, dice : « Está bien situada y delineada á la moderna, dividida en cuadras iguales, y sus calles de igual y regular ancho, pero se hace intransitable á pie en tiempo de aguas, porque las grandes carretas que conducen los bastimentos y otros materiales hacen unas excavaciones en medio de ellas, en que se atascan hasta los caballos, é impiden el tránsito á los de á pie, principalmente el de una cuadra á otra, obligando á retroceder á la gente, y muchas veces á quedarse sin misa, cuando se ven precisados á atravesar la calle.

» Los vecinos que no habían fabricado en la primitiva, y que tenían solares, ó los compraron posteriormente, fabricaron las casas con una elevación de más de una vara, y las fueron cercando con unos pretiles de vara y media por donde pasa la gente con bastante comodidad, y con grave perjuicio de las casas antiguas,

porque inclinándose á ellas el tragín de carretas y caballos, les imposibilita muchas veces la salida, y si las lluvias son copiosas, se inundan sus casas, y la mayor parte de las piezas se hacen inhabitables. Defecto casi incorregible. »

La incomunicación de la metrópoli con la campaña solía durar largo tiempo en la época de las lluvias. Los pantanos de los caminos y el desborde de los ríos y arroyos impedían todo movimiento, perjudicando los intereses rurales y produciendo escasez en el mercado de la ciudad, que elevaba en estas circunstancias hasta setenta y cinco por ciento el precio de los artículos de primera necesidad. El arroyo de Maldonado y la cañada del arroyo de Medrano, á las puertas mismas de la capital de los virreyes y en dirección de la zona más poblada y productiva de su jurisdicción, y puntos precisos de tránsito de las comunicaciones del Perú y Chile, eran

fangales infranqueables apenas llegaba la estación de las lluvias regulares. Se veían allí en muchas ocasiones carretas y bueyes atollados, el trigo y demás frutos cubiertos de agua y lodo, y también personas muertas y estropeadas con el enorme peso de la carga de los carros que se volcaban (1).

La administración sabia y fecunda del mejicano Vertiz allanó estos estorbos, que paralizaban el tráfico é intercambio comercial, y la acción creadora y reparadora de aquel gobierno extendióse en todo el virreinato, en los escasos límites que era posible exigir de las ideas, de los recursos y los hábitos de la época.

Deben recordarse con un sentimiento de satisfacción patriotica y de justicia histórica, las exploraciones arriesgadas y cos-

(1) *Semanario de Agricultura.*

tosas, los estudios y esfuerzos realizados, para fundar la navegación del río Negro, el Bermejo, el Pilcomayo, el Salado y el río Tercero, procurando dotar á las poblaciones mediterráneas de « caminos que andan », que aproximan ciudades, vinculan hombres y desarrollan el comercio con la facilidad de sus transportes, que no requieren las excepcionales condiciones de vigor y resistencia individual que exigía en América el recorrido de sus tierras despobladas é inmensas.

La libertad de comercio, conquistada después de tres siglos de monopolio asfixiante, estimuló el trabajo, asegurando la competencia mejor retribución, y el intercambio de productos, disminuído antes por las trabas del exclusivismo, adquirió proporciones inusitadas.

Los buenos caminos sin tropiezos ni peligros fueron más reclamados, y el gobierno tuvo que preocuparse de proveer á esta

necesidad tan imperiosa y decisiva para el progreso de la colonia.

El Telégrafo Mercantil, y especialmente el *Semanario de Agricultura*, cuando el país carecía aún de escuelas para aprender á leer, registran interesantes estudios sobre el comercio, agricultura é industrias, instando la apertura y reparación de los caminos como el medio más eficaz de fomentar la producción y la riqueza.

La guerra de la independencia y las luchas de la anarquía no permitieron ningún esfuerzo en beneficio de la viabilidad pública, cuando aun faltaba asegurar la estabilidad nacional.

Puede decirse, que es después de Caseros, cuando el establecimiento y extensión de las comunicaciones, se consideran y se ejercitan como una función seria de gobierno.

Se abren amplios y costosos caminos en

diversos rumbos, se levantan puentes, se fundan líneas de mensajerías, se multiplican los correos á caballo, y los sistemas de transporte y la circulación postal continúan perfeccionándose, hasta que la locomotora costea garbosamente los grandes ríos, se interna resuelta en la pampa, penetra en el Chaco, corre en la escarpada serranía sobre calzadas y viaductos gigantescos, y perfora audazmente los Andes, abrazando dos mares, cuyas calmas ecuatoriales no detienen ahora á ninguna embarcación impulsada por la mecánica moderna. La red telegráfica se extiende en todas direcciones, y con mayor rapidez que la luz, trasmite impresiones é ideas en la constante vibración de sus hilos conductores.

La perezosa carreta, la balsa improvisada, el capataz de la tropa, el caudillo, la montonera y la anarquía han desaparecido. La edad del cuero ha sido reemplaza-

da por la edad del hierro, movida por la fuerza del vapor é iluminada por el rayo de Franklin.

CAPÍTULO X

FUNDACIÓN DEL CORREO

Domingo de Basavilbaso.

1709-1775

Por qué no existían correos fijos en el Río de la Plata. — La concepción de este servicio público no era del dominio general. — Domingo de Basavilbaso. — Su educación é instrucción. — Su posición en el comercio, en la sociedad y en la administración pública. — Dualismo de su temperamento y sus hábitos. — Condiciones de su carácter. — Su intervención en la fundación de Montevideo. — Cargos municipales que desempeñó. — Dirigió una expedición contra los indios. — Exploró el puerto de San Julián. — Administró los fondos destinados á la guerra contra los indios. — Sus complacencias con los hombres del poder. — Condujo desde Potosí los situados de la tropa de la plaza de Buenos Aires. — Con este motivo inició y fundó los correos fijos del Río de

la Plata. — Basavilbaso y Rowland Hill. — Pertenece exclusivamente á Basavilbaso el honor de haber establecido los correos en el virreinato. — Sus últimos días y su muerte.

Finalizaba la primera mitad del siglo XVIII, y el reino de Chile y el virreinato del Río de la Plata eran las únicas regiones de América que aun permanecían sin correos organizados.

Ascárate du Biscoy que visitó dos veces á Buenos Aires — de 1658 á 1663 — refiere que la ciudad poseía entonces cuatrocientas casas, que conoció capitalistas de cien á doscientos mil pesos comerciantes en géneros extranjeros, y que había como doscientas familias de comerciantes al menudeo.

La exportación de Buenos Aires, de 1748 á 1753, un año con otro, representaba, según Wilcocke, un millón seiscientos viente y nueve mil setecientos cincuenta y dos pesos fuertes. « Pero en

este cálculo el autor no hace entrar sino lo que legítimamente fué despachado, sin entrar lo sacado por el contrabando, que ascendía á mucho más del doble. Así es que pone ciento cincuenta mil cueros por año, cuando es sabido que por la colonia portuguesa y por el interior del territorio oriental, pasaban á los puertos del Brasil y á las costas solitarias frecuentadas por los buques extranjeros, más de ochocientos mil cueros por año, además de grandes valores en metales y moneda sellada » (1).

El tráfico con Chile y el Perú habíase desenvuelto y adquiría diariamente mayores proporciones, y las provincias de Cuyo, del interior y del norte, se aprovechaban con este motivo de cierto movimiento de transacciones é intercambios.

La población y el comercio del Río de

(1) Vicente F. López, *ob. cit.*, t. I, cap. XVIII.

la Plata, eran bastante importantes desde el siglo XVII, para requerir el establecimiento de correos fijos, y sin embargo, no habían despertado el interés de los sucesores de Carvajal. Nunca intentaron explotar su valioso privilegio en estas regiones, ni jamás recibieron representación alguna de las autoridades ó del vecindario, demostrándoles la necesidad y la conveniencia de que los beneficios del monopolio postal no se mantuvieran encerrados en las fronteras del Perú.

Es muy celoso y activo siempre el interés individual, y cuando no buscaba ningún aprovechamiento en los países divididos por las Andes, era sin duda porque no se hallaban aún en condiciones de ofrecerlo.

En Europa misma no podía apreciar la generalidad las ventajas del correo. Su acción no era tan útil, tan extensa y universal como en la época contemporánea,

para imponerse á todos los espíritus. Y en la colonia, la indiferencia por instituciones administrativas de esta naturaleza debía ser completa. Se había nacido y vivido sin ellas, y cuando se las podía observar como beneficio público, se las encontraba como un patrimonio de familia, constituyendo una industria y una fortuna privada, más que un beneficio común, destinado antes de todo á servir las relaciones sociales, y era lógico que á su respecto, semejantes circunstancias produjeran desconfianza y retraimiento.

No existía por otra parte el hábito de la correspondencia. Escribía en raras ocasiones la elevada clase social, la única que había recibido alguna instrucción, esperando para remitir sus cartas la oportunidad de un viajero, la próxima partida del arriero ó de la pesada caravana de carretas. Cuando la comunicación era urgente, un chasqui á caballo cruzaba el

desierto y sin demora volvía la respuesta.

La clase pobre y trabajadora, el mayor número de la población, no extendía sus relaciones fuera del terruño donde nacía. Al deudo ó amigo, que por acaso existiera en tierra lejana, el peón de tropa podía llevarle mensajes ó noticias.

La colectividad no estaba preparada para comprender y sentir los beneficios de la institución postal; ni para reclamar é imponer su fundación, era bastante considerable el movimiento del país, ni tan deficientes, en relación á las necesidades, los medios de comunicación empleados hasta entonces.

Concebir y proponer el establecimiento de correos fijos, era la obra de un espíritu superior á los hombres de aquel tiempo, capaz de apreciar la utilidad inmediata y la trascendencia futura de aquella fundación, su acción civilizadora, su influencia en el comercio, en la sociabilidad y desen-

volvimiento de la esparcida y aislada población del virreinato.

Corresponde todo entero este honor á don Domingo de Basavilbaso, vecino de Buenos Aires. Nacido el 1.° de setiembre de 1709, fueron sus padres don Domingo de Basavilbaso y doña María Rosa de Lapresa, vecinos y naturales de la villa de Bilbao en el señorío de Vizcaya.

Adquirió la instrucción que podía alcanzarse en aquel tiempo. Sin escuelas ni colegios del Estado, la enseñanza encontrábase encerrada en los conventos religiosos, donde las materias de estudio no pasaban los límites de la institución primaria. Todo lo que se poseía allende fronteras tan mezquinas, era el resultado de las propias aptitudes y experiencia de la vida.

Dedicado desde muy joven al comercio, la prosperidad le siguió como una esclava. Labró pronto fortuna y un extenso crédito, dispuso de una distinguida posición social,

y comisiones y cargos de importancia desempeñó con acierto en la administración pública.

Participaba su naturaleza del dualismo de la sociabilidad que le había engendrado.

Hombre de ciudad, amaba el bienestar, la tranquilidad y los halagos domésticos, reunía en su casa todas las comodidades que en aquel tiempo podían disfrutarse, recibía en ella á sus amigos y su familia, era centro de general respeto y simpatía, la vida comunal le ocupaba por completo y el municipio le contó en toda situación entre sus mejores servidores (1).

(1) Las casas de don Domingo de Basavilbaso y don Manuel del Arco eran las únicas en Buenos Aires que en 1771 tenían aljibe. En la ciudad se bebía el agua turbia del río, que dejábase asentar y clarificar en grandes tinajones de barro, donde se la conservaba durante varios días. Los aguadores, perezosos y abandonados, por no penetrar en la corriente, aprovechaban las bajantes para recoger el agua de los pozos y estanques de las toscas, donde se lavaba la ropa de la ciudad, y agua semejante era la que consumía gran parte de la población, que carecía de precauciones y hábitos de higiene.

Hombre de campo, tenía el valor, la constancia y la resistencia que exigían las



faenas rurales. Ningún trabajo le sorprendía sin preparación ni fuerzas para afron-

tarlo, las dificultades no le arredraban ni las fatigas le rendían. Su naturaleza vigorosa y de múltiples aptitudes, era el resultado de las condiciones especiales de la colonia, primando en él por educación y hábitos la tendencia urbana, viva, expansiva, irradiante, prolongando su acción civilizadora en la campaña, cuyo atraso y penurias sentía personalmente.

El comercio, que practicó siempre con éxito, extendió sus conocimientos y relaciones en todo el virreinato, y los recursos de que disponía, le permitieron desarrollar enteramente su voluntad y servir sus ideas y propósitos (1).

La circunspección en los negocios y la justa reputación de integridad de que gozaba, le conquistaron la confianza gene·

(1) Era consignatario de la casa de contratación y de fuertes comerciantes del Perú y Chile. Mantuvo correspondencia con el marqués de Valdelirios, marqués de Grimaldi y conde de Floridablanca. Fué apoderado general del gobernador Bucarelli.

ral, llevándole á los puestos más delicados del gobierno de la colonia. El egoísmo y la codicia eran para él sentimientos desconocidos. Su trabajo y su fortuna, con abnegación y generosidad peregrinas, los aplicaba á objetos y empresas de interés común. Exploró regiones desconocidas, dirigió una expedición contra los indios, y como patrón de arrias, cruzó casi todo un hemisferio, marchando á lomo de mula de Buenos Aires al Perú, y en estos penosos trabajos los estímulos del lucro no existían ó eran secundarios, impulsándole la noble ambición de ayudar al progreso y contribuír al bienestar del país.

La varonil energía, la firmeza de propósito, la lealtad y la adhesión á las ideas y á las personas, eran en él inquebrantables. Ponía una gran conciencia en todos sus actos, y á esta condición de su carácter, debía principalmente los resultados favorables que alcanzaba en los cargos

públicos como en los negocios que emprendía. La severidad y rigidez de sus procedimientos, sabía conciliarlas con la índole de su temperamento bondadoso y amable, ofreciendo una conjunción de cualidades que parecían opuestas.

Alcanzó por sus condiciones y conducta á ser una verdadera individualidad, respetada é influyente, y su nombre rodeado de estos prestigios llegó hasta la corte de España.

Apenas se produjo algún suceso de importancia en la colonia durante aquella época, sin que él tuviera alguna intervención.

Son conocidas las circunstancias políticas y administrativas que exigieron la fundación de Montevideo, y las dificultades que se presentaron para realizarla. La energía de Zabala venció todos los inconvenientes, y se abrieron los cimientos de la nueva ciudad, guardia avanzada del

Río de la Plata, dominando el horizonte desde lo alto de sus fértiles colinas. Los privilegios que acordó el gobierno á la población que iba á formarse, no fueron bastantes para atraerle vecinos, y como primeros habitantes se registraron catorce ó quince familias, que Basavilbaso, muy joven aun, tuvo la misión de conducir desde las Palmas de las islas Canarias (1).

Pocos años después ascendió á los cargos más elevados y honrosos de la vida municipal. Con raro buen sentido y acierto, desempeñó sucesivamente los empleos de alcalde de segundo voto (1738), de síndico procurador general (1739), alcalde de primer voto (1745), y veintidós años después las funciones de regidor, habiéndose encontrado absorbido en este largo intermedio por ocupaciones de otro orden. En di-

(1) El transporte se verificó en 1731, en un navío de don Francisco Alzaibar, acaudalado vecino de Buenos Aires.

versas ocasiones, por falta de alférez real, sacó el estandarte del rey, costeando los gastos que se acostumbraban en estas fiestas.

En los últimos tiempos del gobierno inepto de Salcedo, fueron terribles las guerras de persecución y exterminio contra los indios. El grito de venganza resonó en toda la pampa, y un levantamiento general se produjo. El estrago de las salvajes irrupciones llegó hasta las poblaciones de la Magdalena, Areco y Arrecifes. Se decretó la guerra á muerte, y las tribus, sorprendidas y prisioneras, ó vencidas é indefensas, fueron pasadas á cuchillo.

Al mariscal Ortiz de Rosas le tocó reprimir la sublevación de los serranos de Valdivia, y los indígenas cayeron otra vez, como víctimas de la implacable ferocidad de la barbarie civilizadora.

Existía por entonces á una legua más

afuera de las últimas estancias del partido de Luján, la pequeña tribu del cacique Calelián, establecida como gente de paz al amparo de un tratado de amistad. No dejaba por eso de verificar algunas veces robos de animales, de lo cual se quejaba siempre el vecindario, que la miraba con justo recelo, como dañina y peligrosa colindante. Se agregó á estos incidentes, el asilo que en aquella encontraron varios serranos que huían de un exterminio sin misericordia, y semejantes contravenciones bastaron al gobernador Rosas para resolver la destrucción de Calelián y su pueblo.

La campaña fué encomendada á la dirección del alcalde del primer voto don Domingo de Basavilbaso, y esta vez la expedición perdió su crueldad histórica, para revestir caracteres humanos y civilizados, hasta donde es posible tenerlos en la guerra.

Las milicias de la frontera, burlando la vigilancia y astucia indígenas, rodearon y sorprendieron las tolderías, y Calelián y su tribu quedaron prisioneros. Evitóse el combate y el derramamiento de sangre y no se vieron ruines venganzas. La parcialidad se componía de noventa y siete personas — sesenta fueron incorporadas á los pueblos de misiones, veintiuna destinadas á las obras públicas de Montevideo, y Calelián, tres muchachos, y doce indios de los más corpulentos y membrudos, embarcáronse en el navío *Asia*, que inmediatamente desplegó sus velas con destino á España. Ellos no conocían el rumbo del viaje ni la suerte que les esperaba, y en su terrible incertidumbre, y viendo que se alejaban de sus playas nativas, la noche que llegaron á la desembocadura del Río de la Plata asaltaron con demente arrojo á la guardia del buque, « mataron algunos, hirieron á muchos, » y no pu-

diendo quedar vencedores á pesar de su coraje y su pujanza, arrojáronse al anchuroso río y perecieron en las aguas que bañaban la pampa, y á la vista de las llanuras del desierto donde habían corrido libres como el ciervo (1).

El gobernador Andonaegui que dispensó alguna atención á la administración de la colonia, indicó la conveniencia de reconocer en la costa del sur el puerto de San Julián, sus caletas y ensenadas, las tribus que lo ocupaban, las producciones que podían explotarse.

Basavilbaso equipó y costeó una embarcación con este objeto, y celebró asiento por diez años para verificar el viaje é importar sal y pescado para el abasto de Buenos Aires. Confió la expedición á Jor-

(1) Gregorio Funes, *Ensayo de la historia civil del Paraguay*, Buenos Aires y Tucumán. *Diccionario biográfico argentino*, Basavilbaso. — *Relación* de los servicios de don Domingo de Basavilbaso, vecino y del comercio de Buenos Aires. — Madrid, setiembre 5 de 1763.

ge Barne, piloto práctico de la costa de Guinea, y quien montando un bergantín se hizo á la vela, con orden de llevar puntual diario de ida y vuelta, reconocer la costa lo mejor que pudiera, y estudiar las condiciones del puerto de San Julián. La navegación se realizó sin tropiezos, y llegando á su destino, el buque regresó cargado de sal, dejando tres hombres de su tripulación con encargo de explorar las inmediaciones, y arrimar á la costa aquel artículo de comercio, de manera de hallarlo pronto para el embarque en el segundo viaje.

El bergantín volvió otra vez, pero sin la fortuna de su primera expedición. En San Julián no encontró la sal que esperaba hallar pronta en la ribera, ni á los tripulantes que habían quedado en destacada. Sus vestigios de permanencia pudieron aun observarse en la costa, y se vieron algunos indios armados de sables fabrica-

dos de los zunchos de hierro de los barriles de provisiones, pero fué imposible adquirir otras noticias. Barne y sus compañeros no comprendían el dialecto hablado por los indios.

Después de inútiles averiguaciones, el bergantín levó anclas con su cargamento de retorno. Había navegado felizmente veintisiete días, y encontrándose ya á la vista de Buenos Aires, á dos millas de la fortaleza, naufragó en una noche oscura y tormentosa, al nivel de un banco situado á la entrada de los Pozos. La tripulación pudo salvarse, pero la embarcación, carga y equipaje se perdieron enteramente (1).

Un año más tarde llegaba á la casa de Basavilbaso, el paraguayo Hilario Tapary, uno de los tres individuos desaparecidos de San Julián, y refería las penurias sufri-

(1) El *San Martín*, como el bergantín se llamaba, naufragó el 9 de enero de 1754, entre diez y doce de la noche. En diez mil pesos fuertes se calcularon las pérdidas de Basavilbaso.

das y la triste suerte de sus compañeros.

Pocos días después de la partida del bergantín, vinieron al puerto algunos indios y les despojaron de todo cuanto poseían como abrigo y provisiones, retirándose luego tranquilamente sin causarles el menor daño personal. Al sentir su aproximación huyó uno de los tripulantes, y nunca más se adquirió noticia á su respecto. Los otros dos creyendo en peligro la vida, lanzáronse en la inmensidad del desierto desconocido, procurando llegar á Buenos Aires por la costa del mar. La fatiga, el hambre, y sobre todo la sed, realizaron pronto su obra de aniquilamiento en el camino. La soledad y el desamparo, la naturaleza salvaje, la extensión ignorada les rodeaba en todas partes, mudas é implacables. El mar echaba á morir sus olas incesantes en la playa, y ni una vela salvadora aparecía en el dilatado horizonte. Tapary vió caer á su compañero

moribundo de sed, y en la imposibilidad de auxiliarle, le abandonó en su lenta agonía y prosiguió su marcha en la esperanza de escapar de una muerte segura (1). Desnudo y hambriento, los indios le recogieron un día de las orillas de un arroyo. Cuando pudo darse cuenta de las tierras donde se hallaba, internóse nuevamente en los campos con rumbo al Río de la Plata. Gente de una tribu de paz y amiga le encontró en el camino, y cumpliendo recomendaciones de Basavilbaso que había ofrecido remunerarles con largueza, le condujeron rápidamente á Buenos Aires. Tapary salvó al fin de todos los peligros de

(1) El doctor Juan Pérez de Guzmán, en una conferencia leída en el Ateneo de Madrid en marzo de 1892, sobre el descubrimiento y empresas de los españoles en la Patagonia, afirma que dos de los individuos dejados en San Julián mataron al tercero, y Tapary acabó por asesinar á su compañero. Todas las circunstancias que rodean estos incidentes autorizan para desechar esta versión. Hemos seguido la declaración de Tapary, registrada por Basavilbaso ante escribano público, y aceptada como verdadera en aquella época.

su azarosa travesía, y pudo suministrar minuciosos informes del territorio recorrido y del puerto de San Julián, aparte de los que había presentado el piloto Barne.

Costaron estas exploraciones la vida de dos hombres y la pérdida de una embarcación, pero se conocieron desde entonces las condiciones del puerto reconocido, sus elementos de comercio y las dificultades de su explotación, habiendo sido estériles las expediciones que al mismo objeto anteriormente se realizaron (1).

El mariscal Andonaegui, teniendo presente la rectitud y abnegación de Basavilbaso en los asuntos de interés común, le nombró administrador y tesorero de los derechos é impuestos para subvenir á los gastos de la guerra contra los indios. Debía

(1) *Relación cit.* — *Collec. Angelis,* Diario del piloto Jorge Barne. — Informes del indio Hilario Tapary.

atenderse con estos recursos á la seguridad de las fronteras y entretener las relaciones de las tribus reducidas. Era aquella una posición muy honorífica, pero incómoda, de trabajo y responsabilidad, sin tener ninguna remuneración, y Basavilbaso supo desempeñarla con su celo habitual.

Cuando se le observa figurando en la administración de diversos gobernadores, llevando sus indicaciones con solicitud y hasta con daño de su propio peculio, aceptando gratuitamente cargos de verdadero trabajo, se podría pensar que en cambio de ventajas oficiales, era complaciente y acomodaticio con los hombres del poder.

Nada, sin embargo sería más equivocado. Los puestos públicos los sirvió siempre con el mayor desinterés, y jamás obtuvo de ellos la menor recompensa material. No se advierte en su conducta ningún propósito mezquino de explotación y

de lucro. Su posición de fortuna le colocaba arriba de estos móviles en su intervención en los negocios comunes. Poseía el sentimiento del bien general, y servía al país mismo, sin considerar la personalidad de sus gobernantes. Nunca se le halla mezclado en las querellas de barrio, preocupación constante de los ocupantes del gobierno de aquella época, y en las que con mejor éxito podía ejercitarse el espíritu cortesano. Los altos puestos que alcanzó en la administración colonial, fueron conquistados por sus propios merecimientos, y á ellos consagró noblemente su inteligente actividad.

Un incidente ordinario en la travesía del desierto, le inspiró el proyecto cuya ejecución le ha hecho digno del recuerdo en la historia administrativa del virreinato.

Personalmente condujo tres veces desde Potosí, los situados de la tropa de la plaza de Buenos Aires, y varios paquetes de

bulas y resmas de papel. La escolta que le acompañaba para defender la vida y las encomiendas de los asaltos de los indios, era costeada por él mismo, sin pretender nunca su abono de parte del gobierno á quien beneficiaba. Realizando en 1741 un viaje en desempeño de aquella comisión, fué atacado por los indios en la jurisdicción de Tucumán. Basavilbaso tenía sobrada experiencia de la vida del campo sin fronteras aseguradas, para ser sorprendido y vencido por la horda salvaje. Resistió con éxito el ataque, y sin pérdidas de su parte, puso en fuga á los piratas del desierto.

El peligro de que había salvado, la exposición permanente de los caminos de Chile y Potosí, principales arterias del comercio interior del virreinato, la incomunicación, las precauciones y gastos que imponían los viajes, le hicieron reflexionar sobre los medios de modificar favorablemente estas condiciones, y así nació

en su espíritu la idea de fundar los correos fijos en el Río de la Plata.

Apenas de regreso en la metrópoli, apoyado por Andonaegui, se ocupó de gestionar empeñosamente la realización de su proyecto, y después de largos y perseverantes años de trabajo, « logró que el virrey del Perú estrechase al correo mayor del reino, conde del Castillejo », y de 1747 á 1748, los correos fijos fueron establecidos en la futura nación argentina (1).

En el extremo sur de América se crearon los correos regulares, en una circunstancia análoga á la que un siglo más tarde inspiró en Inglaterra la famosa invención del timbre postal. Basavilbaso y Rowland Hill, de las observaciones por un viaje su-

(1) *Relación cit.* — Concolorcorvo, *ob. cit.* — *Anuario de correos y telégrafos*, 1861. — Juan María Gutiérrez, Noticias históricas sobre el origen y desarrollo de la enseñanza pública superior en Buenos Aires. — *Revista del Río de la Plata*, tom. V. — *Revista de Buenos Aires*, tom. III. — *Diccionario biográfico argentino*, *lug. cit.*

geridas, obtuvieron el pensamiento que había de recordar sus nombres á la posteridad, el de aquél en el país extendido al oriente de los Andes, y el de éste en todo el mundo civilizado que participa de los beneficios de su invento.

La fundación del servicio de correos, aun en las sociedades imperfectamente organizadas, es un hecho tan natural y necesario, que parece que debería ser el resultado de una idea general y colectiva, una creación social, sin que pudiera referirse como origen á una persona determinada.

Su establecimiento en el virreinato del Río de la Plata, pertenece sin embargo á la iniciativa exclusiva de Basavilbaso, á sus instancias personales y energía perseverante. El largo tiempo de gestiones que requirió para llenar su propósito, significa que la opinión no apreciaba la utilidad y trascendencia de su pensamiento, y lo de-

jaba agitarse en la indiferencia, abandonado al particular empeño. La voluntad individual, cuando se halla sostenida por profundas convicciones y alentada por patrióticos ideales, multiplica su actividad, allana los obstáculos, y realiza al fin obras de verdadero esfuerzo. Esta fué la situación del antiguo conductor de los primeros pobladores de Montevideo. Se mostró infatigable, hasta que obtuvo el establecimiento de la institución postal, á cuyo servicio consagró decididamente la mitad de su vida.

Debilitado por la edad y el trabajo, se alejó de los negocios, mereciendo del conde de Floridablanca una hermosa carta de retiro y llevando la condecoración de caballero de la orden de Carlos III, por los distinguidos servicios que había prestado á la corona.

En estas circunstancias, aceptó del obispo Cayetano Marcellano de Agramante, la

tesorería y dirección de la nueva fábrica de la catedral de Buenos Aires, títulos conferidos con altas regalías y privilegios. El epílogo de su vida fué esta piadosa comisión. Desempeñándola con su integridad y celo propios le halló la muerte el 9 de mayo de 1775. Sus restos se inhumaron en el panteón de la iglesia catedral, á cuya construcción había consagrado el aliento de sus últimos días (1).

Fué una naturaleza exenta de vicios, afortunada, culta, modesta y generosa; — una vida de labor, honrada, sencilla y noble, una existencia enteramente llena.

(1) En la iglesia catedral de Buenos Aires, en la capilla y altar de Nuestra Señora de la Paz, del lado de la epístola, se lee en el pavimento la siguiente inscripción en una lápida :

Aquí yace doña María Ignacia Iturbia y Toledo, esposa que fué de don Domingo de Basavilbaso, á quien pertenece esta sepultura. Falleció el día 16 de agosto, año 1767. — Juan María Gutiérrez, *ob. cit.*

CAPÍTULO XI

SERVICIO TERRESTRE

1749-1769.

Falta de noticias sobre los primeros años del servicio de correos. — Arrendamiento de este servicio. — Hipótesis probables al respecto. — Fuentes de la renta postal é indiferencia pública por el servicio de correos. — Los primeros correos establecidos, las postas y los agentes postales. — Correos expresos. — Formalidades que debían llenarse antes de enviar los correos, y deberes de las autoridades públicas al respecto. — Correspondencia oficial, manera de informarse de ella, su conducción, su distribución y su porte. — Los empleados de correos eran sometidos al juicio de residencia. — Circulación de la correspondencia general. — Derechos concedidos en la península al correo mayor. — Recepción y distribución de la correspondencia de Indias, postas y agentes postales. — Publicidad de los días de salida del correo, medios de viaje é instrucciones sobre los

correos particulares expresos. — Casos y formas en que podían despacharse correos extraordinarios á la corte. — Liquidación de las cuentas del correo mayor. — Condiciones que se requerían para ser empleado de correos. — Liberal interpretación de la concesión del monopolio. — El correo á Chile. — Camino de la cordillera. — Tarifas de portes. — Encomiendas postales. — La conducta.

La circunstancia de haber constituído el correo el patrimonio de una familia, no permite disponer de bastantes documentos y noticias, para estudiar minuciosamente los primeros veinte años de su existencia, hasta la época en que se incorpora á la corona. La extensión é importancia del movimiento postal, interesaba principalmente á los que poseían su monopolio. Ellos percibían su renta, designaban y suspendían empleados, fundaban y suprimían líneas de comunicación, fijaban las tarifas de portes, ejercían los derechos inherentes á la propiedad absoluta é irrevocable. No podían quedar en los ar-

chivos públicos antecedentes de este servicio social, mientras fuera la fuente de una industria privada.

En el Perú, la región de América donde fueron establecidos los primeros correos de la casa de Carvajal, no llegaban á la Quiaca á mediados del siglo XVIII. Los correos ordinarios servían únicamente las ciudades de Lima, Cuzco, Potosí, Guamanga, Oruro, la Paz, Arequipa, Quito, Trujillo, Piura y las pequeñas poblaciones del trayecto. Nadie había intentado hasta entonces fundar comunicaciones regulares al sur de Humahuaca (1).

Refiere Concolorcorvo, que de la propuesta que hizo don Domingo de Basavilbaso para fundar el correo en el Río de la Plata « se dió traslado á la casa del conde del Castillejo, que despertando del

(1) Bando del virrey del Perú sobre los días de salida de los correos, Lima, agosto 14 de 1745. M. S. inédito en el archivo de Indias.

descuido en que se hallaba, envió poder al mismo don Domingo, para que tomase en arrendamiento el oficio ó le rematase en el mejor postor, como lo ejecutó, no conviniéndole en los términos que proponía la casa, y desde dicho año de 48, dió principio la época de los correos de Buenos Aires y demás provincias de Tucumán ».

Si Basavilbaso no aceptó las condiciones exigidas por el conde del Castillejo, y remató el arrendamiento al mejor postor, según las instrucciones recibidas, ¿cómo aparece de fundador y administrador de los correos establecidos por su iniciativa?

No puede imaginarse que Basavilbaso subarrendara el oficio de correos, ó lo administrara por cuenta del arrendatario, porque la explotación de este servicio no producía renta bastante para costear ninguna de estas dos combinaciones.

En semejantes circunstancias queda úni-

camente como hecho probable, la suposición de que abierta la subasta pública, fué aceptada como más conveniente la oferta de Basavilbaso. No repugna á este acto la situación personal del iniciador de los correos, encargado él mismo de verificar su arrendamiento, porque seguramente el remate se realizó por intermedio de un funcionario público, y el propósito de aquél de presentarse como uno de los concurrentes debía ser conocido del conde del Castillejo, con quien mantenía activa correspondencia. Basavilbaso estableció el correo del Río de la Plata y le administró durante largos años, sin ser perturbado en su tarea civilizadora por los dueños y usufructuarios del monopolio postal.

¿ Cuál sería el precio de arrendamiento abonado á los herederos de Carvajal ?

Tratándose de un servicio á establecerse, cuyos gastos y producto no podía calcularse exactamente, ni tampoco pre-

verse las contingencias que pudieran alterar el presupuesto fijado, era muy difícil que se pagase una suma determinada de arrendamiento. Basavilbaso, tan advertido y cauto en los negocios, seguramente no se habría expuesto al peligro de comprometer en provecho de una familia una suma anual, sin hallarse garantido de que ella sería cubierta por las entradas del correo. Debió fundarlo de su cuenta y riesgo una vez obtenida la autorización del conde del Castillejo, reservándose alguna participación en el producto líquido que pudiera dejar el servicio. Las bases sobre las cuales se adquirió la licitación pública, encerrarían, sin duda, semejantes condiciones, que conciliaban los intereses de ambas partes.

Fúndase esta conjetura en el hecho de que cuando se incorporan los correos de América, á los derechos de la corona, no figura en el inventario de sus rentas el

producto de la explotación postal del Río de la Plata. No es razonable suponer que si éste existía no se le hiciera valer en el momento de apreciar, en proporción á los beneficios del monopolio, la indemnización que debía pagarse por su extinción como privilegio personal.

Las entradas postales, limitábanse al principio al importe de conducción de las encomiendas de Chile y el Perú, y de la correspondencia de ultramar. Á pesar de las facilidades ofrecidas por medio de los correos fijos, la población colonial no estimó inmediatamente sus ventajas, y continuó enviando su escasa correspondencia por medio de la carreta, del arria ó del viajero, esperando tranquilamente el arribo de estas eventuales ocasiones.

En Méjico, dice Humboldt, he oído censurar al virrey conde de Revillajijedo, por haber levantado el censo de la ciudad en 1790. Las personas que proferían estas

quejas, añade, consideraban el hermoso establecimiento de los correos, que permite enviar una carta de Buenos Aires á la Nueva California, como una de las más peligrosas concepciones del conde de Floridablanca.

En realidad la masa de la población, por indolencia é ignorancia, hostilizaba el servicio de correos, retrayéndose de confiarle la correspondencia.

Las entradas postales eran enteramente inseguras é insignificantes, y los gastos, siempre positivos, hacíanse considerables desde el momento que no podían reembolsarse.

Cuando entró en el gobierno don Bruno Mauricio de Zabala, la renta fiscal sólo alcanzaba á tres mil pesos, y treinta y cinco años después de la fundación del correo, el transporte de los paquetes marítimos casi constituía propiamente su producto total.

El conde del Castillejo, en vísperas de perder su privilegio hereditario, revocó los poderes otorgados á Basavilbaso, y entonces aparece trasfiriendo la explotación del correo á otra persona, mediante la suma de quinientos pesos anuales. Es probable, por los motivos que examinaremos luego, que la estipulación de semejante precio de arrendamiento apenas alcanzara á pagarse, y no fuera tomada en cuenta en el momento de la reversión.

En ausencia de documentos claros y categóricos, estas consideraciones permiten afirmar, que los sucesores de Galíndez de Carvajal, ninguna renta percibieron del correo del Río de la Plata, y que fué fundado este servicio á expensas de Basavilbaso, espíritu emprendedor y alma de patriota, con actividad y fortuna siempre dispuestas á estimular y desenvolver el progreso del país.

Las dos vías principales de comercio

fueron naturalmente las primeras en ser favorecidas por el servicio de correos. Siguiendo los viejos caminos del Perú y Chile, frecuentados por las carretas y las arrias, se crearon postas de paradero y de muda, al principio colocadas á largas distancias, disminuídas, á medida que se disponía de recursos, por la fundación de nuevas postas fijadas en el interior del desierto, y muchas veces siendo al mismo tiempo fortines de amparo y defensa contra los asaltos de los indios.

Pasada la ciudad de Córdoba desaparecía el peligro de los pueblos salvajes. Comenzaba allí la población civilizada de los campos con su ganado doméstico, sus tierras cultivadas, su vida patriarcal, su hospitalidad leal y generosa. La conquista europea había penetrado por el norte, reducido al habitante de las montañas y las selvas, y sembrado la cultura en medio de las tribus aborígenes.

El viajero no precisaba pasar la noche en vilo, con sus armas preparadas para resistir el ataque. Encontraba en cada rancho del trayecto el auxilio desinteresado y necesario para seguir tranquilamente su camino. Las postas eran mejor dotadas y más frecuentes, y el agente de correos podía llenar sin riesgos y rápidamente sus jornadas.

Marchaban éstos á caballo, llevando á la grupa la correspondencia encerrada bajo de llave en una mala de cuero, y arreando á veces sus cabalgaduras de repuesto. Es probable que sus salidas fijas sólo fueran tres, porque después de la reversión del correo se aumentaron á seis veces por año, con el propósito de ponerlas en relación con el servicio de paquetes marítimos que realizaban sus viajes en la misma proporción.

Aparte de los chasquis ordinarios despachábanse expresos si el caso lo reque-

ría, costeados por la misma administración de correos, por particulares ó por la real hacienda. Conducían únicamente la correspondencia de quien los pagaba. No podían enviarse por cuenta de la corona, sino en circunstancias graves, que no admitieran demora, y para evitar fraudes y gastos superfluos, se prohibía severamente entregarles cartas particulares de los funcionarios, por alto que fuera su rango, y que estos ocuparan como agentes á sus criados, empleados y personas de familia. Los contadores reales no recibían en cuenta estas partidas de gastos, si no llenaban aquellas prescripciones, y al efecto, el correo extraordinario debía ser provisto de un pliego en que constara su situación personal y las condiciones de su viaje, y si el virrey, ministro ó magistrado á quien iba dirigido encontraba estas manifestaciones ajustadas á la verdad, extendía al pie del mismo pliego el certificado

que había de servir para la rendición de cuentas (1).

Ningún correo podía despacharse sin avisarlo previamente al secretario del virrey ó del presidente de la audiencia, por si tenían necesidad de aprovecharlo en servicio del Estado. Toda autoridad pública hallábase obligada á encaminar á su destino, rápida y cuidadosamente, la correspondencia que llegase á sus manos, é impartir las prevenciones y órdenes necesarias para que en el tránsito fueran sus conductores debidamente auxiliados y protegidos (2).

Sucedía á veces que las comunicaciones del soberano eran ocultadas en perjuicio de la buena administración y daño de los vasallos, y para evitar abusos semejantes, la correspondencia dirigida al gobernador

(1) R. Céd. de Felipe III, San Lorenzo, agosto 25 de 1620.

(2) R. Céd. de Felipe II, Madrid, enero 17 de 1593. — Idem de Felipe III, Madrid, febrero 4 de 1608.

y oficiales reales de una provincia, debía abrirse encontrándose todos reunidos, y si el primero estaba ausente, era reemplazado por su teniente en esta operación. Después de conocido el contenido de aquella, se le daba aviso para que procediera según las exigencias del caso. La infracción de estas disposiciones se castigaba con la pérdida del empleo y multa de mil pesos oro.

Idéntica costumbre se observaba con las comunicaciones reales remitidas á las audiencias, las cuales debían conocerse en acuerdo, en presencia de los oidores y fiscales (1).

La distribución y aceptación de la correspondencia oficial se garantía por sencillos y prácticos procedimientos. Al hacerse cargo de ella el correo firmaba un recibo, y exigía la misma formalidad al entregarla en su destino.

(1) R. Céd. de Felipe II, Madrid, noviembre 23 de 1561.

Los ministros de las audiencias y los oficiales de la real hacienda, hallábanse exentos de abonar el porte de las cartas que recibían de la corona, de suerte que no les fueran gravosos los asuntos de servicio público ni eventualidad alguna pudiera retardarles su conocimiento. Seguramente el costo de esta correspondencia era liquidado en la corte. En la concesión del monopolio de los correos de Indias y Tierra Firme, no se determina ninguna excepción, ni el Estado se reserva ningún derecho respecto de la circulación postal, privilegio personal que siempre se ha respetado, sin embargo de haberse constantemente combatido. Diversas cédulas reales han garantido su posesión y usufructo, no conociéndose el vicio administrativo que más tarde se ha llamado correspondencia libre de porte (1).

(1) R. Céd. de Felipe IV, Madrid, julio 14 de 1638. — Idem de agosto 22 de 1630.

Los empleados de correos, en su carácter de funcionarios públicos, regidos por leyes especiales, hallábanse sometidos á la vigilancia y juicio del Estado. Los virreyes, cuando lo juzgaban conveniente, tenían el deber de designar un ministro de la audiencia, para que visitara en forma de residencia al correo mayor ó cualquiera persona que interviniera en el servicio, examinara minuciosamente su conducta, el modo como cumpliera y hubiera llenado sus obligaciones, formulara los cargos del caso, escuchara los descargos correspondientes, y pronunciara la sentencia respectiva, la cual debía enviarse con todo lo actuado al consejo de Indias (1).

Ninguna autoridad ó persona, cualquiera que fuera su grado ó dignidad, podía embargar ó impedir, directa ó indirectamente, la libre circulación de la correspon-

(1) R. Céd. de Felipe III, en el Pardo, junio 12 de 1614.

dencia, sin incurrir en la pena de « perder cualesquier mercedes, privilegios y oficios, juros y otras cosas, que de nos tengan, y todos sus bienes para nuestra Cámara y fisco, y de caer en mal caso en que desde luego los condenamos, y hemos por condenado » (1).

Los conductores de cartas ó despachos debían entregarlos con toda seguridad á sus destinatarios, sin que autoridad alguna pudiera retenerlos, abrirlos ó leerlos, debiendo por el contrario cuidar de que en su expedición no encontraran el menor estorbo y dificultad, condenándose á las personas que opusieran algún impedimento á las mismas penas anteriormente expuestas, y además destierro de las Indias (2).

(1) R. Céd. de doña Juana, Valladolid, agosto 14 de 1509. — Idem de doña Juana y Carlos V, Vitoria, diciembre 15 de 1521. — Idem de Felipe III, Valladolid, marzo 10 de 1605. — Idem de Carlos II y la R. G.

(2) R. Céd. de Carlos V, Talavera, enero 11 de

El correo mayor de estos reinos, encontrábase autorizado para tener representantes en Sevilla, en la corte, y en cualquier parte del territorio, encargados de recibir la correspondencia de América y entregarla á los destinatarios, cualesquiera que fuese el punto de España en donde residieran. Debía tener las postas y agentes necesarios á este efecto, no podía arrendar las primeras, ni cobrar á los gentiles hombres y correos mayor precio del que se hallaba establecido para las cabalgaduras. Especialmente se determinaba que en Sevilla, Tocina, camino para Castilla, los Palacios y Lebrija, que era el viaje para San Lúcar, las postas encontraríanse provistas de buenos caballos, con el equipaje correspondiente para correr las distancias sin ningún impedimento (1).

1541. — Idem de Carlos V y los reyes de Bohemia, Valladolid, abril 16 de 1550.

(1) R. Céd. de Felipe II, Aranjuez, marzo 9 de

Cuando se resolvía despachar correo para la corte, particularmente se avisaba el día y hora de salida al Consejo de Indias, al regente de la audiencia y asistente de Sevilla, al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, al prior y cónsules de la universidad de cargadores y á todas las personas que lo preguntasen, dando al hecho la mayor publicidad posible, de modo que pudiera conducirse toda la correspondencia que hubiese necesidad de remitir. Debía encontrar en el camino los elementos necesarios para continuar rápidamente el viaje; nadie, por causa alguna, podía detenerle en su marcha, teniéndose la obligación de entregarle todas las piezas epistolares que existieran en el momento de su partida, sin incurrir en el delito de reservarlas para otra ocasión. Y si algún particular deseaba costear

1580, en la visita del licenciado Gamboa. — Idem de Felipe IV, San Lorenzo, noviembre 1.° de 1628.

un correo expreso, con instrucciones especiales para conducir y entregar la correspondencia, estábase en el deber de facilitarle los medios necesarios y cumplir estrictamente sus indicaciones, respecto de la reserva á guardarse, la fecha de arribo y de regreso, los pliegos á conducirse y el momento de ponerlos en manos de su destinatario (1).

Con el propósito de evitar gastos inútiles, estaba prohibido enviar correos á la corte si no se trataba de causas de mucha importancia, que no admitieran dilación. Impuesta hallábase la obligación de avisar la partida de la flota ó armada, como el arribo de galeones y buques en conserva. Mientras estuvieran prontos, siempre debía ocuparse en el servicio oficial á los

(1) R. Céd. últ. cit. — Idem de Carlos V, Aranjuez, agosto 28 de 1552 y noviembre 10 de 1573. — Idem de Felipe II, San Lorenzo, julio 15 de 1577. — Idem de Carlos V y los reyes de Bohemia, marzo 23 de 1550.

correos de privilegio, y cada dos meses la casa de contratación liquidaba y abonaba sus cuentas. Los que enviaban referentes á flotas y armadas y otros asuntos de interés público, se pagaban de los fondos que á este objeto tenían destinados. Y si eran correos especiales, sólo podían conducir los pliegos que les encomendaran el presidente y jueces de la casa de Sevilla (1).

La importancia del oficio de correos, la honradez y celo con que era menester servirlo, exigían que los individuos que lo desempeñaran fueran naturales de España, y personas abonadas y de toda confianza. Sus honorarios se pagaban con toda exactitud, y no se les podía cargar

(1) R. Céd. de Felipe II, Lisboa, mayo 20 de 1582. — Idem de Felipe III, Madrid, enero 31 de 1621. — Idem de Felipe IV, Madrid, agosto 2 de 1633. — Idem de Felipe III, Madrid, marzo 15 de 1609. — Idem, Valladolid, junio 19 de 1603, y diciembre 1.º de 1608. — Idem de Carlos V, Madrid, enero 22 de 1535.

con otros objetos, fuera de aquellos que por órdenes reales tenían el deber de conducir (1).

En Sevilla recibía el correo mayor de Indias toda la correspondencia que llegaba de América, y la distribuía cobrando el porte fijado por el arancel. Debía llevar un libro foliado en que registrara detalladamente los correos oficiales, de manera que en cualquier momento se dispusiera de antecedentes y pruebas respecto de este servicio, que requería por su carácter garantías excepcionales (2).

El monopolio de los correos de América, se ha considerado desde sus primeros días como prolongado en España, cuando

(1) R. Céd. de Carlos V, Madrid, Junio 9 de 1543. — Idem, Valladolid, setiembre 26 de 1564. — Idem de Felipe II, en el Pardo, diciembre 19 de 1575. — Idem de Felipe IV, Madrid, junio 13 de 1631. — Idem de Felipe II, Aranjuez, febrero 21 de 1574; San Lorenzo, mayo 19 de 1584. — Idem de Felipe III, Madrid, marzo de 1613.

(2) R. Céd. cit., junio 9 de 1543. — Idem de Felipe IV, San Lorenzo, noviembre 1.º de 1628.

se trataba de recibir y distribuir la correspondencia de Indias. Esta extensión de privilegio era un derecho acordado á los sucesores de Carvajal por su título de concesión, que terminantemente declaraba: — « Y de las negociaciones y despachos que de acá para allá, y de allá para acá, y en las mismas Indias ó islas y Tierra Firme entre sí, ó para otras partes, ó en estos reinos para alguna parte de ellos se hiciesen ».

En diversas épocas se dictaron las providencias que en sus motivos esenciales hemos extractado, á las que debía ajustar sus procedimientos el correo mayor, cuya libertad encontrábase muy restringida en la metrópoli por la vigilancia é intervención de la corona, que no consentía el régimen semi-absoluto de América.

Estas breves disposiciones regulaban las diversas relaciones del correo. No eran bastantes para fundar un buen servicio,

pero contenían los principios fundamentales dentro de los cuales podía establecerse, y que han sido la base del asombroso desarrollo que en la edad contemporánea ha adquirido la institución postal.

Protegidos por reales decisiones que les libraban de la voluntad discrecional del monopolio privado, comenzaron los correos á cruzar el extenso territorio del virreinato del Río de la Plata.

El camino del Perú era siempre transitable para toda clase de cabalgaduras y viandantes, pero la vía de Chile, de Mendoza á Santiago, era recorrida en los meses de invierno únicamente por los agentes postales. El correo tramontaba á pie los nevados Andes, envuelto en pieles de carnero y burdas mantas de lana, apoyándose en un tosco cayado fabricado por él mismo en los bosques del vecino valle.

Conducía la correspondencia á la espalda en una bolsa de cuero, llevando

consigo al mismo tiempo los alimentos necesarios, y leña y bebida fuerte para combatir el frío. En tres ó más días, según el estado de la cordillera, recorría su penoso trayecto, acertando á veces á guarecerse de los temporales en los reparos de la misma montaña.

« Don Eusebio Barriga, residente en los Andes y encargado por su hermano don Antero para dirigir la correspondencia á San Juan, me ha hecho presente que el correo que venía de este punto tuvo que refugiarse en una de las casuchas á consecuencia de un gran temporal que le tomó en la cordillera, y que ha permanecido nueve días en esta situación, habiendo podido salvarse de tal peligro; pero que las balijas no han podido traerlas por la mucha nieve que hay en la cordillera, y me ha presentado el parte en que viene anotada la correspondencia de San Juan. El de Mendoza viene dentro de la balija.

« Me previene también, que es imposible que el correo pueda conducir un volumen de cinco ó más arrobas que pesa la correspondencia que conduce, que si fuera posible, por ahora, no se le obligase á cargar más de tres arrobas, por el mal estado de la cordillera, pues el correo que se despachó de esa, empleó catorce días para atravesarla » (1).

« El arriero que pasa su vida al borde de los abismos, suspendido entre el cielo y la tierra, conduciendo sobre el lomo de sus mulas los productos que cambian los comerciantes chilenos y argentinos, y el correísta que atraviesa aquellas inmensas soledades llevando sobre los hombros el fardo de la correspondencia y la nieve que cae sobre su cabeza, son dos tipos de valor y de fuerza que sobrepasan la talla vulgar.

(1) Nota del administrador de correos de San Felipe al administrador de Mendoza, *Anuario de correos*, 1865.

» Su vida se desliza entre las privaciones y el trabajo. Se alimentan con el pan duro y amargo que llevan en el zurrón,



CORREO DE LOS ANDES.

y se calientan con la leña que llevan en la grupa de sus mulas : duermen en las casuchas miserables abiertas en la roca ó bajo

la bóveda del cielo : marchan sobre la nieve, abriendo paso, muchas veces, á las cabalgaduras vencidas por la fatiga ó amedrentadas por el huracán : sus oídos no escuchan otras armonías que las que producen el torrente y la avalancha que rueda estrepitosamente : sus pulmones, oprimidos por la rarefacción del aire, funcionan con dificultad.

» El arriero y el correísta aspiran la muerte como los monjes de los Alpes.

» Cuando las nieves los estrechan, ella les envía sus caricias con el soplo de los ventisqueros.

» Y sin embargo, á despecho del huracán que ruge, de las nieves que caen, de la tormenta que estremece las montañas, las atraviesan ellos cantando y pensando en el pobre hogar que les aguarda en el fondo del valle.

» Conductores de fortuna para el comercio y de felicidad para el que sueña

con el amor, son portadores de una dicha de que no disfrutan, de una fortuna de que no gozan, de un drama en que no son actores.

» En momentos de prueba para mi país, yo he bendecido al hombre oscuro que me traía la palabra de consuelo dentro de los pliegues de una carta; que comunicaba con una hoja de papel la frontera de dos pueblos, la morada del extranjero con la casa amada de la patria.

» El dominador de la montaña es más grande que el luchador antiguo, cuya vida se extinguía en los inútiles espectáculos del romano.

» El hombre de los Andes es el lidiador heroico que consagra su vida á la sociedad, que no guarda en el corazón ni su nombre ni su recuerdo.

» La única huella que él deja sobre la tierra, es la que imprime su planta destrozada en la nieve de las alturas.

» Pero ¡ ay! detrás del correísta viene el nublado: el nublado trae la lluvia para el valle y nueva nieve para las cumbres, nieve que rellena los huecos formados por sus pies y borra el rastro sangriento del hombre de los Andes » (1).

La importancia que adquirió el tráfico de las provincias del Plata y del Pacífico, agrandada por los paquetes marítimos á Buenos Aires, indujo á mejorar las condiciones del camino de la cordillera, en donde no se hallaba ningún amparo de las tempestades que frecuentemente ocasionaban desgracias irreparables (2).

El gobierno de Chile, durante la presidencia de Guill Gonzaga, encargó al te-

(1) Santiago Estrada, *Viaje*, tom. I.

(2) ... « tomaran en Buenos Aires las medidas para llegar á Mendoza al abrirse la cordillera, que por lo regular es á principios de noviembre. Este mes es el de los alentados. El de diciembre y enero son regulares y corrientes; febrero y marzo, meses de provinciales, que nunca esperan abril y parte de mayo, por no exponerse á alguna tormenta que se adelante. Los cinco meses restantes del año, son

niente coronel de ingenieros don Juan Garland de estudiar los sitios donde pudieran establecerse garitas de cal y ladrillo, para abrigo de los caminantes en los días de temporal. El oficial irlandés don Ambrosio O'Higgins, tan célebre después en la historia de aquel país, fué el encargado de construirlas. En los últimos meses de 1765 y primeros del año siguiente, edificó tres casillas de aquella clase, que más tarde, á siete fueron aumentadas. En una ú otra falda de los Andes, el viajero recogía la llave de estos albergues, y trepaba el áspero sendero seguro de hallar protección de los peligros del tiempo.

El transporte de la correspondencia epis-

arriesgados y trabajosos, y sin embargo de las casillas que se han puesto, sólo pueden aventurarse los correos, que caminan á pie, por precisa necesidad, una gran parte del camino, porque estando cubierto de nieve, se morirían las bestias de hambre, y lo poco que se paga no alcanzaría para llevarlas á media carga de paja y cebada, que no es imposible ». Concolorcorvo, *ob. cit.*

tolar constituía una entrada insignificante. Una carta sencilla pagaba medio peso por flete de mar, un derecho inferior para llegar á Chile por tierra, y veinticinco centavos en el interior de país (1). Las comunicaciones dirigidas al Perú abonaban dos reales plata por carta sencilla, tres reales por doble y cuatro por triple.

Las piezas de la primera categoría procedentes de Indias, encontrábanse afectadas en España del derecho de un real como porte terrestre.

Reputábase carta sencilla la que pesaba una onza y fracción, y se pagaba la misma tarifa de un real por cada onza ó fracción de aumento, pero si el pliego pesaba más de una libra, únicamente se imponía medio real por cada onza ó fraccion de exceso (2).

(1) Barros Arana, *ob. cit.*, tom. VII, cap. XXV.
(2) R. Céd. de Felipe IV, Madrid, noviembre 9 de 1628.

Las encomiendas postales nacieron con el correo mismo. Ellas constituyeron al principio su mayor movimiento y su renta principal. Consistían en su comienzo solamente en dinero, cuyo transporte exigía cuidados especiales, de que se hacía cargo el correo mediante una comisión de uno por ciento, sin aceptar responsabilidades por pérdidas en caso fortuito ó fuerza mayor.

Gran parte del numerario que se movilizaba en Chile y el alto Perú, se remitía á Buenos Aires para abonar allí el precio de mercaderías importadas, ó embarcarlo á España en pago de créditos pendientes, lo que se hizo indispensable realizar en esta forma, desde que las guerras marítimas de fines de siglo paralizaron ó volvieron muy raro el tráfico de buques entre la metrópoli y sus colonias del Pacífico. « Como era prohibido explotar la plata menuda, se habían establecido en Santiago

(Chile), tres ó cuatro comerciantes, cuyo negocio consistía en comprar el oro á los mineros y en hacerlo amonedar para los cambios que efectuaban, mediante una prima de cerca de un seis por ciento. Esos mismos negociantes hacían el cambio de pequeñas monedas de plata por pesos fuertes, con una prima mucho menor que se les pagaba por éstos.

» El correo se encargaba igualmente de la conducción de dinero á Buenos Aires, en condiciones análogas á las que exigía para el comercio interior, pero ese transporte no podía hacerse con la misma seguridad en toda estación. Por eso, en invierno, cuando el conductor de la correspondencia tenía que atravesar á pie toda ó casi toda la parte nevada de la cordillera, sólo podía transportar oro, mientras que en el verano llevaba en mulas las cargas mucho más crecidas de plata.

» Habiéndose perdido en una tempestad de nieve uno de esos conductores de correspondencia, que llevaba oro por valor de cuarenta mil pesos, y como el correo no asegurase esa carga contra tales riesgos, el comercio de Santiago discurrió otro arbitrio, que consistía en enviar el dinero con conductores propios, á cargo de un dependiente ó empleado de confianza, que se hacía acompañar por algunos soldados. Aquella comitiva que transportaba en los últimos años valores muy considerables, era conocida con el nombre propiamente castellano, pero poco usado en nuestros días, de la « conducta ». Salía en épocas regulares, y merecía el apoyo y el auxilio de todas las autoridades del tránsito en cualquier accidente que pudiera ocurrirle.

» El cargo de jefe de la conducta era estimado en mucho en el comercio, porque en efecto, sólo se confiaba á alguna per-

sona de la más acreditada probidad » (1).

El servicio de las encomiendas postales pasó por diversas alternativas, encontrándose algunas veces en plena prosperidad y otras en completa decadencia, hasta que se aseguró su franco desenvolvimiento, aceptando el correo la entera responsabilidad de los valores que se le confiaban.

(1) Barros Arana, *ob.* y *lug. cit.*

CAPÍTULO XII

SERVICIO MARÍTIMO

1565-1768

Navegación de ultramar. — Navíos de aviso. — Su creación y condiciones de viaje. — Diversas providencias á su respecto. — Tiempo durante el cual se hallaron á cargo del correo mayor de Indias. — Franquicias que se les concedieron. — Convenio con el consulado de Sevilla. — Su duración. — Establecimiento de nuevos navíos de aviso decretados por la corona. — Nunca se dirigieron á Buenos Aires. — Cómo se remitía la correspondencia al Río de la Plata. — Fundación de paquetes postales á la Habana y cesación de los navíos de aviso. — Creación de los paquetes postales de la Coruña á Montevideo. — Inauguraron sus servicios dos años después. — Condiciones en que lo realizaron. — Domingo de Basavilbaso, administrador de los correos marítimos. — Instrucciones enviadas con este motivo. — Melchor de Viana, administrador de correos en

Montevideo. — El conde del Castillejo revoca sus poderes á Basavilbaso y los otorga á Mateo de Alzaga y Sobrado. — Motivos de esta resolución. — Arribo del primer paquete postal. — Alzaga lo recibe y liquida. — Llegada del segundo paquebote. — Irregularidades con que se inauguró este servicio. — Duración de los viajes é influencias del establecimiento de los correos marítimos.

La comunicación de las colonias y España adquirió repentinamente un desarrollo considerable con el establecimiento de los correos marítimos.

Los peligros é inseguridad de la navegación de ultramar, obligaron á disponer que ningún navío fuese á las Indias ó de ellas regresara, sino en conserva de flotas, de suerte que en su travesía no se hallase á merced de los corsarios, que con el éxito de sus asaltos adquirían fuerzas y osadía para mayores invasiones.

Existían, sin embargo, ciertas embarcaciones que podían solas navegar, tanto por el carácter de su viaje como de la

rapidez con que debían realizarlo. Eran estas los navíos de aviso despachados por el correo mayor de Indias, de acuerdo con los términos de su privilegio, y únicamente destinados á transportar la correspondencia. Fundáronse, sin duda, en los primeros días del comercio colonial, porque al principio del reinado de Carlos V ya se menciona su existencia.

La velocidad en la marcha constituía la principal condición á poseer, dada la naturaleza de su servicio. Buscando aquel resultado se había prevenido que sólo podrían tener veinticinco pipas de carga, pero muy luego demostró la experiencia la pequeñez de sus dimensiones para ofrecer seguridad en tan largas y expuestas travesías, y se dispuso entonces que fuesen de cincuenta á sesenta toneladas, permitiendo algunos años después, que de cien toneladas por ningún pretexto se excedieran. No se les consintió tampoco admitir

pasajeros y cargar mercaderías, frutos ó cualquier otro material, á fin de que siempre se conservaran zafos y veleros (1).

Diversas providencias se dictaron relativas á su costo de construcción, modo, motivo y tiempo, dirección, pilotos, tripulación, defensa y fianza de viaje, visitas y puertos de ida y vuelta, autoridades que podían enviarlos y fondos con que se abonarían sus gastos (2).

Pocos años duró, según afirma José de Veytia, la costumbre de que estuviera á

(1) R. Céd. enero 17 de 1591. — Idem, setiembre 9 de 1597. — Idem, noviembre 5 de 1590. — Idem, febrero 22 de 1649. — Idem, agosto 8 de 1586. — Idem, junio 20 de 1662. — Idem, de Felipe II, Madrid, octubre 2 de 1578. — Idem, de Felipe III, Madrid, diciembre 20 de 1611. — Idem, de Felipe IV, instr. de 1628. — Antúnez Acevedo, art. V, *ob. cit.*

(2) R. Céd. de Felipe III, Madrid, setiembre 7 de 1610. — Idem de Felipe IV, Buen Retiro, junio 30 de 1652. — Idem de Felipe III, Valladolid, setiembre 3 de 1605. — Idem de Felipe IV, Madrid, junio 12 de 1625. — Idem de Felipe III, Madrid, febrero 13 de 1607. — Idem, idem, Ventansillo, octubre 9 de 1612, y demás cédulas registradas en el Lib. 9, tít. XXXVII de la R. de Indias.

cargo del correo mayor de Indias el despacho de los navíos de aviso, y el derecho de distribuir en España los pliegos que condujera cualquier particular en galeras, galeones ú otros buques. Este último privilegio se conservó por mucho más tiempo. El arancel de portes para la península, que anteriormente hemos expuesto, fué fijado por el Consejo de Indias en virtud de una cédula de noviembre 1.° de 1628.

« Ignoramos en que año se separó el encargo de despachar los avisos de las funciones y facultades del correo mayor de Indias, aunque es verosímil que fuese poco después, ó al mismo tiempo del establecimiento de la armada real de la carrera, y de la avería que la costeaba, pues consta que por cédula de 7 de mayo de 1574, se declaró que « si demás de los navíos de » aviso ordinarios que se han de pagar » por cuenta de la avería, fuere necesa- » rio y conviniere despachar otros para

» negocios del real servicio, se despacha-
» sen por cuenta de la real hacienda » (1).

La prohibición de conducir carga los navíos de aviso, tuvo la misma suerte que la resolución de no consentir la navegación mercantil del Río de la Plata. Las necesidades públicas y el interés particular, fueron más poderosos que la voluntad de los monarcas. No pudieron éstos evitar el contrabando, y aparte de las violaciones clandestinas de sus reales órdenes, ellos concedieron numerosas excepciones. Desde 1590 se permitió llevar carga á los avisos, y á principios del siglo XVII se resolvió que semejante tolerancia debía solicitarse del Consejo de Indias. Generalmente se otorgaba para favorecer á los cargadores con alguna utilidad después de tan dilatada travesía, y evitar el transporte clandestino de mercaderías en de-

(1) Antúnez Acevedo, *ob.* y *lug. cit.*

fraudación de los derechos de la corona. Las franquicias no excedían, ordinariamente, de la facultad de cargar veinte ó treinta toneladas de frutos de la tierra, y se consideraba que esta concesión muy poco perjudicaba al comercio, y ningún daño producía « á lo velero y bien regente del bajel » (1).

Cesaron los avisos, en puridad de verdad, de ser únicamente transportes de correspondencia, y previas ciertas diligencias prescritas por la autoridad pública, adquirieron, aunque restringido, el carácter de buques mercantes.

Consta de una carta acordada del consejo de Indias, de diciembre 24 de 1664, haberse ajustado con el consulado de Sevilla, que anualmente se enviaran cuatro navíos de aviso, « yentes y vinientes, dos á Tierra Firme y dos á Nueva España »,

(1) R. Céd. de setiembre 7 de 1610.

siendo « barcos levantados en el río de aquella ciudad, despachándolos el consulado á su costa ». Si por cualquier accidente el gobierno tenía necesidad de enviar avisos extraordinarios, el mismo consulado debía costear los gastos de viaje. La casa de contratación resolvió que este convenio empezaría á cumplirse desde el próximo mes de febrero, dirigiéndose los navíos directamente á Cartagena, sin hacer escala en otro puerto, y desde allí pasarían á la Habana, y tomando en este punto la correspondencia que hallarían reunida, sin realizar otra escala regresarían á España.

El Perú debería enviar sus pliegos á Cartagena, y Nueva España á Vera Cruz, con participación de los oficiales reales para que los encaminasen á la Habana en las « fragatas de trato », de donde se embarcarían en los avisos que allí se hallaran de vuelta de Cartagena. Las islas de Santo

Domingo y Puerto Rico, si tenían embarcaciones en sus puertos, remitían sus cartas á la Habana, y si esto no era posible, las enviaban por la vía de Caracas, previniendo que las dirigieran al gobernador. á cuyo cargo quedaban hasta el momento de continuar viaje á España (1).

Si cada tres meses el navío de aviso no se hallaba pronto para emprender la travesía, la casa de contratación podía despacharlo de cuenta del consulado.

Este sistema de comunicación, « hubo de observarse en todo el resto del siglo XVII, así porque en la recopilación publicada en 1680 se usa de la expresión *está ajustado*, como porque en cédula de 20 de noviembre de 1700, se previene que el buque de los cuatro avisos que *ofreció despachar anualmente el consulado*, no exceda de cien toneladas », y se observen con

(1) Nota al tít. XXXVII, lib. IX de la Recopilación de Indias.

ellos las leyes que les sean aplicables.

Más tarde, en junio 29 de 1718, la corona determinó que cada año se despacharan ocho avisos, cuatro á Nueva España y el resto á Tierra Firme, fijando al mismo tiempo las fechas en que los viajes serían realizados. Era de la común utilidad del comercio esta navegación, y alegando semejante circunstancia, se consiguió que este se hiciera cargo de su costo y su despacho, extendiéndose el permiso de aceptar carga para Tierra Firme á doscientos quintales de hierro por lastre, y ochocientas botijas de vino, ó la porción de aguardiente ó aceite que equivaliese á las ochocientas botijas regulares de arroba y cuarta. Y en los que se despachasen para Nueva España sólo se llevasen para su enjunque igual número de quintales de hierro y para negociación doscientos barriles de vino ó aguardiente, entendiéndose este permiso en una y otras embarcaciones.

además de lo necesario para sus bastimentos y aguada, todo con el fin de que con el producto de estos géneros, se pudiese subvenir de pronto á los gastos de carena, compra de pertrechos y bastimentos que necesitaren en América, sin verse precisados á buscar caudal á premio para estos gastos, como había sucedido algunas veces. » (1)

Tales fueron el origen, legislación y desenvolvimiento de los navíos de avisos, destinados á servir las comunicaciones entre la metrópoli y sus colonias. Formaron los prodromos de los paquetes marítimos, que siglos después ejercieron tan saludable influencia en el comercio y cultura de América.

No existe ninguna real disposición, que buques de aquel carácter dirija á Buenos Aires. Si por medio de ellos pretendía

(1) R. Céd. de mayo 31 de 1720. — Idem de junio 18 de 1732. — Antúnez Acevedo, *ob.* y *lug. cit.*

remitir su correspondencia la población del Río de la Plata, encontrábase forzada á conducirla á Lima por tierra, para que desde allí fuera transportada á la Habana, de donde podía encaminarse á España directamente. Las autoridades como el comercio del futuro virreinato del sur, seguramente en muy raras ocasiones ó nunca escribieron por esta vía, tan dilatada, tan lenta y peligrosa, prefiriendo esperar los navíos de registro, á los buques sueltos que á pesar de los riesgos de la navegación, penetraban con frecuencia en el estuario del Plata, atraídos por los grandes halagos de su naciente comercio.

Cuando á mediados del siglo XVIII se modificó el despacho regular de las flotas y galeones, sin duda se alteró también la carrera de los avisos, que continuaron sin embargo prestando sus servicios de un modo irregular.

Las colonias del Río de la Plata se ha-

bían desenvuelto considerablemente por las fuerzas de su propia expansión, para interesar lo bastante el espíritu innovador y progresista del gobierno de Carlos III, que supo por sus ideas resucitar la antigua grandeza de la nación española.

Entre las útiles y adelantadas concepciones de aquel tiempo, encuéntranse las grandes mejoras que se introdujeron en el sistema de las comunicaciones marítimas de las colonias de América.

Llegaba hasta entonces la correspondencia al Río de la Plata, registrada en los navíos, en virtud de una vieja cédula, como cualquier otra mercadería, « en cajones medianos, bien clavados, precintados, embreados, cubiertos con encerados dobles, y muy bien acondicionados, y con cargo á los generales, almirantes y maestres de las naos donde se embarcaren, para que por los registros que habían de remitir por duplicado, se les pidiera

cuenta é hicieran la entrega en la casa de contratación de Sevilla, ejecutándolo así con precisión y puntualidad» (1).

Una ordenanza de Carlos III de 24 de agosto de 1764, dispuso que el primero de cada mes, un paquebote destinado al servicio postal, conduciría la correspondencia á San Cristóbal de la Habana, desde donde debía ser distribuída á las demás posesiones de las Indias, observándose las disposiciones de las ordenanzas de 1762. Se consintió que admitieran á bordo pasajeros y artículos de comercio, lo cual al propio tiempo que facilitaba las comunicaciones y fomentaba la contratación, producía á la corona una renta no despreciable. Encargado de plantearlos fué don José Antonio Armano, y también de establecer ciertos nuevos tributos sobre aquellos artículos que menos pudieran

(1) R. Céd. de Felipe IV, Madrid, diciembre 24 de 1627, y Mayo 5 de 1629.

repugnar á los naturales, cuidando de exigirlos de un modo que no les ofendiera y disgustara. Todo se ejecutó, y con aquellos productos se pudo atender á fortificar en regla la Habana, y al mantenimiento de las tropas, de las cuales había ya en aquel mismo año en la plaza y sus contornos cinco mil infantes y dos mil caballos » (1).

Siguieron los transportes marítimos la misma vía y el mismo procedimiento de los navíos de aviso, que desde aquella fecha cesaron enteramente, y se ganó en la frecuencia de los viajes, lo que constituía desde luego un gran progreso.

El Río de la Plata no pudo participar de estas ventajas, y por el camino de Lima le quedaban siempre subsistentes los obstáculos y dificultades que antes había sufrido.

(1) Lafuente, *Historia general de España*, tom. XX, cap. III.

[illegible] estas deficien[illegible] su situación. Buenos [illegible] local, era [illegible] de las comuni[illegible], de Chile y el [illegible] de aquel puerto [illegible] su comercio de [illegible].

[illegible] en 1765, que un pa[illegible] servicio bimensual, [illegible] de la Coruña á Montevideo, la [illegible] destinada á las pobla[illegible] Perú y los extensos territorios [illegible] Andes. « Tenían licen[illegible] allá, por cuenta de mitad con el consulado de Cádiz, un cargamento de mercaderías europeas, y á regresar con igual valor en retornos », pudiéndose por este medio costear sobradamente los gastos de viaje. « Esta fué, dice Wilcocke, la medida precursora, que comenzaba por rebajar el riguroso monopolio acordado exclu-

sivamente al consulado de Cádiz, debía ser seguida por otras más decisivas, que abrieron al fin el comercio directo de Buenos Aires al de todos los puntos principales de la península, y resolver la erección del virreinato » (1).

La guerra con Inglaterra y Portugal, en que por entonces se halló empeñada España, y las agitaciones de su política interior, que la conmovieron profundamente, retardaron, sin duda, el establecimiento de los paquetes marítimos del Río de la Plata.

En mayo de 1767, dos años después de resuelta su creación, los directores de correos de la metrópoli comunicaron al gobernador Bucarelli que el ministro de

(1) Barros Arana, *ob.* y *lug. cit.* — Vicente F. López, *ob.* y *lug. cit.* — López indica que en 1764 se establecieron los correos marítimos del Río de la Plata, pero en ese año únicamente se dispusieron y despacharon á la Habana, siendo en 1765 cuando se decretaron á Buenos Aires, como lo apunta Barros Arana.

Estado había decretado la fundación de un servicio de correos trimestral entre la Coruña y Montevideo, por medio de paquebotes costeados por el gobierno. Aparte de la correspondencia general, debían conducir de la península algunos géneros, como hierros, caldos y lienzos de Galicia, retornando estos valores en cueros de la mejor calidad y cebos embalados en corachas, verificándose esta operación por cuenta de la real hacienda, para ayudar al tesoro en los gastos que ocasionaría el nuevo servicio.

Se anunciaba á la vez, que se había aceptado la propuesta recibida por el marqués de Grimaldi, para designar á don Domingo de Basavilbaso, como administrador de los correos marítimos y del ramo de comercio establecidos en Buenos Aires. Fué nombrado este último el 20 de julio del mismo año y se le previno á Bucarelli,

que si acaso el nuevo administrador no podía vender inmediatamente las mercaderías enviadas, ni tenía fondos para verificar el retorno correspondiente, le facilitara los dineros postales que se hallaban en poder de los oficiales de la real hacienda que, por disposición del virrey Ceballos, habían corrido hasta entonces con la distribución de la correspondencia marítima (1).

No obstante estas instrucciones y de recomendar especialmente á Basavilbaso ó á su hijo Manuel, « como sujetos de instrucción y circunstancias, » se autorizaba al gobernador para elegir la persona que

(1) En el libro primero del título de administradores de correos, existente en el archivo de correos y telégrafos, se principian las anotaciones con el título dado en Madrid el 20 de junio de 1767, en favor del caballero de la real orden de Carlos III, don Domingo de Basavilbaso, nombrado administrador principal de la renta de correos marítimos, estafetas y postas en el virreinato del Río de la Plata y reino de Chile. Se halla inserto este título en el apéndice del *Anuario de correos de la República Argentina*, 1870.

[illegible] primer cargamen- [illegible].

[illegible] por su parte la co- [illegible] ramiento, é ins- [illegible] á las cuales debía [illegible].

Se le [illegible] que las cuatro expedi- [illegible] saldrían de la Coruña, « [illegible] febrero para llegar á M[illegible] 15 de mayo: los 15 de junio para llegar los 15 de setiembre; los 15 de setiembre para llegar los 15 de diciembre: y los 15 de diciembre para llegar los 15 de marzo ».

Se le prevenía, asimismo, la designación de don Melchor de Viana, para desempeñar la administración de correos y del ramo de comercio en Montevideo, en-

(1) Nota de los directores generales de correos don Lázaro Fernández de Angulo y don Antonio de la Cuadra, de 2 de marzo de 1767, en el archivo de correos y telégrafos.

(2) Nota de 13 diciembre de 1767, en el archivo de correos y telégrafos.

cargado de remitir á Buenos Aires los cajones de correspondencia, donde se realizaría la separación y envío de la dirigida á Chile, Charcas, Lima y demás puntos de tránsito, entregándola al agente del conde del Castillejo, quien respondería de los portes marítimos, y al que se abonaría un cuarto real plata por cada pieza que transportara y distribuyera. Estaba parece en el derecho ó costumbre de la corona, en sus relaciones directas con el correo mayor, alterar la tarifa ordinaria. Quizás procedería en este caso de común acuerdo, pero cualesquiera que fueran las circunstancias, puede observarse que nunca el Estado dejaba de retribuir aquel servicio, y hacerlo respetar extrictamente.

En medio de las detalladas instrucciones que naturalmente exigía la creación de un nuevo servicio, registraba una advertencia aquella nota, que como significa Olivera, caracterizaba el alto espíritu

de aquel gobierno. Se recomendaba que, cuando fuera posible, se prefiriesen los fletes á los cargamentos de retorno, porque « el objeto del rey era siempre proteger con preferencia al suyo, el comercio de los particulares. »

Asignóse á Basavilbaso una comisión del diez por ciento sobre las mercaderías que comprase ó vendiese, como de los efectos que remitiera á España por cuenta de la real hacienda (1).

Mientras adquirían tan grandes progresos las comunicaciones del Río de la Plata, después de siglos de aislamiento,

(1) *Eduardo Olivera.* — El correo en el Rio de la Plata, *Nueva Revista de Buenos Aires*, agosto de 1881.

Escribimos estos apuntes ausentes de Buenos Aires, en la imposibilidad de consultar el archivo de correos, que se halla cuidadosamente organizado y atendido con inteligente esmero. En los anteriores antecedentes hemos seguido á Olivera, que ha escrito sobre el correo una exposición muy interesante por la proligidad de sus noticias, habiendo tenido ocasión de investigar minuciosamente los documentos del archivo. Cuando adoptemos sus apreciaciones le citaremos en el texto.

un incidente se producía entre el correo mayor y el fundador de la institución postal en aquel extenso territorio.

El 31 de enero de 1767, el conde del Castillejo designó para ejercer el oficio de teniente de correos en la gobernación de Buenos Aires, á don Mateo Ramón de Alzaga y Sobrado, expresando en el título expedido en Lima, « que lo hace revocando como revoca por el presente, otro cualquier nombramiento » (1). La condición esencial de esta concesión, la constituía el pago de quinientos pesos por año, como precio de arrendamiento y usufructo de la industria postal.

¿ Qué motivos han podido ocasionar el alejamiento de Basavilbaso, de un puesto que él mismo creó, y donde había prestado tan importantes servicios, que sin duda por ellos recibió la condecora-

(1) Copia de este título en el archivo de correos.

ción de caballero de la orden de Carlos III, distinción fundada entonces para « ennoblecer » á los buenos servidores de la nación?

Si había terminado su contrato, y era cuestión de abonar una suma mayor, ninguno como él estaba en mejores condiciones para renovarlo. Era natural que lo hiciera, — se trataba de una posición que debía inspirarle verdadero afecto é interés.

Las circunstancias especiales en que el hecho se produjo, hacen pensar que fué el resultado de un desacuerdo de ideas y conducta con el conde del Castillejo.

Basavilbaso disponía de valedores y amigos en la corte. Allí le indicaban, y en el momento oportuno le designaron, como administrador de los correos marítimos, cuyo establecimiento estaba resuelto desde 1765. Aspiraba sin duda á este cargo, pero la más exagerada delicadeza no podía obligarlo á renunciar la

administración de los correos terrestres. Tenían ambos ramos sus esferas de acción enteramente deslindadas. No constituían naturalezas antagónicas, eran dos servicios que se completaban, asegurando su relación y funcionamiento regular, al reunir en una sola mano su dirección. Basavilbaso era muy práctico y discreto, y no puede imaginarse que espontáneamente renunciara estas ventajas, cuando la perspectiva de administrar los correos marítimos debía influir más para buscarlas.

El interés individual es celoso, desconfiado y siempre prevenido, y es posible que el conde del Castillejo no apreciara la situación con aquel criterio. Se trataba de dos servicios que por su carácter se armonizaban entre sí, que por su objeto y sus límites no tenían razón para combatirse, pero representaban intereses diferentes, encontrándose de una parte

los del Estado, que mostraba tendencias y disponía de fuerzas absorbentes.

Se realizaban además, por entonces, diligencias para verificar la reversión del correo. Basavilbaso no disimulaba sus ideas al respecto, y aun había escrito demostrando la pública conveniencia de que aquella operación se ejecutara, declarándose abierto adversario del monopolio.

El conde del Castillejo miraba con alarma y resistía el pensamiento de la expropiación de su extraordinario privilegio. Si los mismos encargados de su explotación eran defensores y propagandistas de la incorporación á la corona, los derechos absolutos del primero no podían sufrir mayor desprestigio, en momentos que para sostenerlos necesitaba de todo concurso. No debía ser únicamente á la reversión, previa indemnización de los daños que les ocasionara, á lo que más temerían los herederos de

Carvajal, sino al simple despojo de que habían sido víctimas en Méjico y la Habana, habiendo evitado, después de vivas gestiones, de correr la misma suerte en el Perú y Nueva Granada.

La opinión se pronunciaba cada día más insistente é irresistible en contra del monopolio, y la apertura del puerto del Río de la Plata, le quitaba la última sombra en que podía ampararse. Producíase en esos momentos una revolución de ideas, que el adelantado espíritu de Carlos III había llevado al gobierno, y que invadía, y vigorizaba, y perfeccionaba todas las ramas de la administración pública.

Circunstancias de esta naturaleza imposibilitaron á Basavilbaso de conservar el cargo de administrador de correos, y al conde del Castillejo de otorgárselo, sin contribuir á facilitar el camino que le llevaría á perder sus opíparas prerrogativas. La primera oportunidad fué aprovechada,

y fenecido el año de 1766, Alzaga y Sobrado adquirió la elevada posición de administrador de los correos del Río de la Plata. El espíritu progresista de Basavilbaso, fué una vez más honrado por la firmeza de sus convicciones.

Un mes después de ser sustituído en las funciones que durante diez y ocho años había desempeñado, el 2 de marzo de 1767, salía de la Coruña dirigido á Buenos Aires, el paquebote *Príncipe*, el primer paquete que inauguraba la carrera de los correos marítimos. Alzaga realizó su liquidación haciéndolo regresar á España con cargamento de retorno, y no habiendo encontrado un precio conveniente por los hierros que había importado, los guardó en depósito, y como precio aproximativo de ellos, remitió á la corona tres mil quinientos pesos plata de su peculio particular (1).

(1) Olivera, art. cit.

El gobernador Bucarelli, á pesar de haberle sido recomendado Basavilbaso, « como sujeto de reconocido carácter y respetabilidad », no aprovechó en este caso sus servicios. Hállabase facultado para nombrar la persona que había de recibir y liquidar el cargamento del *Príncipe*, los oficiales de la real hacienda no debían realizar ya esta operación, Basavilbaso no estaba aún reconocido en su nuevo carácter, y entonces usando aquel de su derecho y haciendo acto de lógica, designó al teniente de correos Alzaga y Sobrado. Son los únicos motivos que aparecen de los documentos de la época, como causa de que Basavilbaso no se hiciera cargo de la recepción y despacho del primer paquete postal, que inauguraba de un modo regular y como función de Estado el servicio de correos.

El 26 de abril de 1768, el gobernador y el cabildo de Buenos Aires mandaron

reconocer á Basavilbaso como administrador de los correos marítimos y del ramo de hacienda del Río de la Plata, poniéndole en posesión de su puesto, con todos los fueros y prerrogativas inherentes.

El segundo paquebote, *Princesa*, llegó en 1768, consignado directamente al nuevo administrador. Vendió y liquidó su cargamento, « y en virtud de órdenes recibidas, entregó á Alzaga las cartas para el interior del país, como teniente del conde del Castillejo, abonándole un cuarto real plata por cada carta sencilla que hubiera repartido. » El mismo año le reembolsó los tres mil quinientos pesos que había adelantado por cuenta del primer cargamento, lo que prueba que este permaneció en depósito hasta que Basavilbaso pudo negociarlo, sin que debilite esta presunción el hecho de que para verificar aquel pago se le autorizara á emplear el importe del producto

de los portes marítimos que existían en manos de los oficiales reales.

Los primeros paquebotes no salieron de la Coruña ni en los días ni con los intervalos que se anunciaron. Sufriéronse las dificultades y deficiencias propias de un servicio recientemente establecido, que más tarde no sólo se corrigieron, sino que el servicio mismo se extendió y mejoró de un modo muy apreciable.

La travesía á Montevideo ocupaba comunmente dos meses, y algunas veces realizábase más rapidamente. El viaje por tierra de Buenos Aires á Lima, requería por lo menos tres meses, y á Chile empleábanse veinticinco ó treinta días, siempre que el camino de la cordillera no estuviera cerrado por las nieves.

Desde Buenos Aires á Lima, la correspondencia de ultramar se recibía por dos vías : Montevideo y la Habana. Frecuentemente por esta última, servida men-

sualmente, por donde venía correspondencia para toda la América, llegaban noticias á Chile y Buenos Aires con anticipación á los paquetes directos, que cada noventa días salían de la Coruña, y á los cuales holgadamente se les podía ganar tiempo.

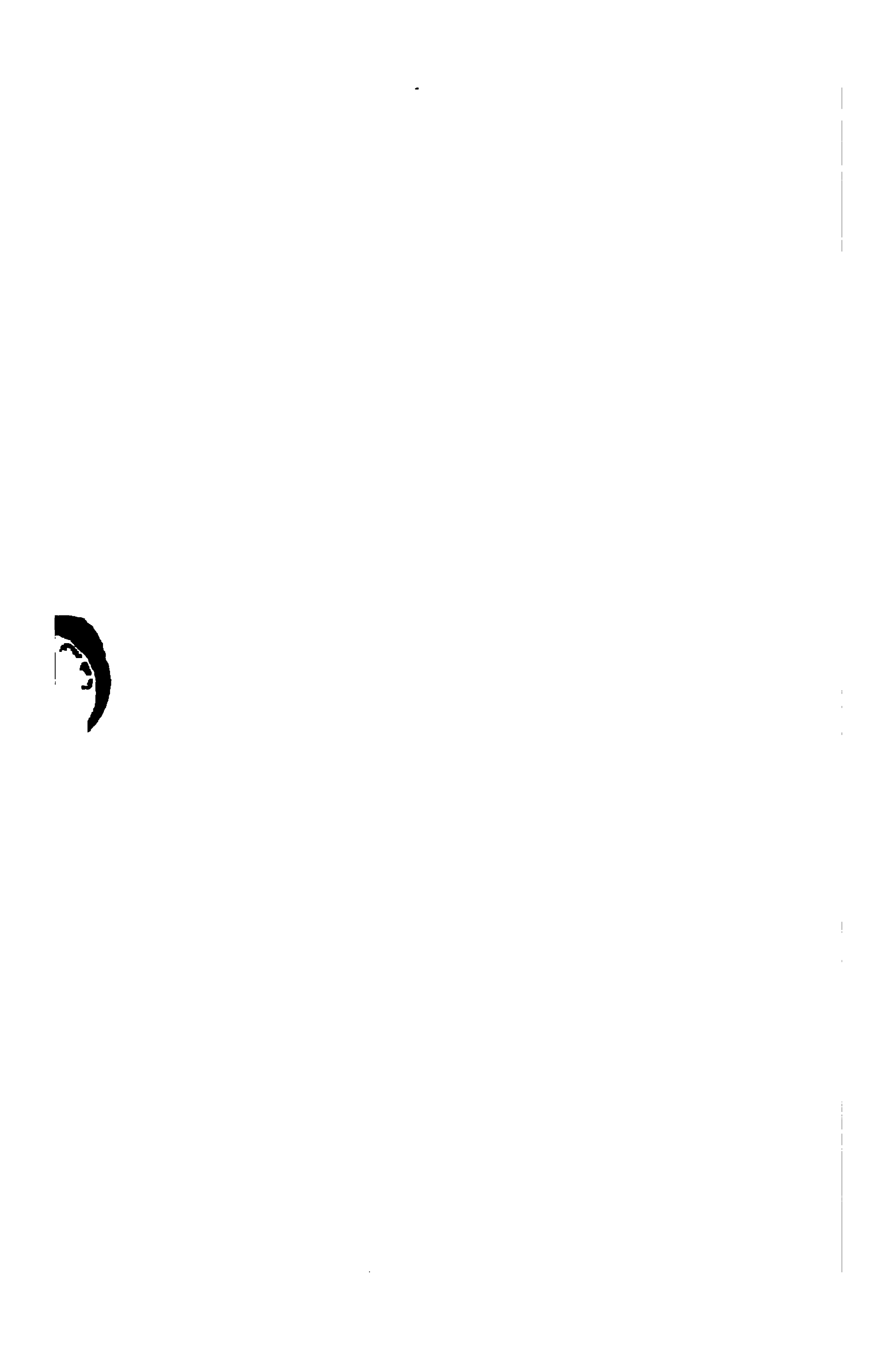
El arribo de los paquebotes á Montevideo nunca podía ser en término fijo, por la irregularidad propia de la navegación á vela, y por consiguiente tampoco era posible determinar un día preciso de regreso. La llegada á la península se anunciaba por esto en la *Gaceta de Madrid*, que inmediatamente ponía la noticia en conocimiento público.

Otro beneficio no menos trascendental produjo esta organización de los correos, facilitando la recíproca comunicación de las colonias que entre sí más apartadas se encontraban. Una carta de Méjico se remitía á Lima, y de allí á Buenos Aires y

Chile, á donde por tierra era conducida, mientras que antes tenía que transportarse á España para volver á buscar en América el puerto de su destino (1).

Los correos marítimos fueron motivos de relaciones y vínculos de fraternidad americana, acercaron á la madre patria sus colonias, y ejercieron en la administración de éstas una profunda y saludable influencia, haciendo menos tardía la acción de la corona, y más fácil la representación y las gestiones de sus súbditos de las Indias.

(1) Barros Arana, *ob.* y *lug. cit.*



CAPÍTULO XIII

REVERSIÓN DEL CORREO

1768-1793.

Administración de Carlos III. — Resuelve incorporar á la corona el correo de la Indias. — Opinión general sobre el monopolio. — Se inicia la reversión.—Palabras del rey.—Incorpóranse los correos de Méjico y la Habana. — El conde del Castillejo. — Nombramiento de una junta para fijar las condiciones de la reversión. — Dictamen de la junta. — Injustas consideraciones en que se fundaba. — El rey rechaza el dictamen de la junta y envía en comisión á América á uno de sus miembros. — Pretensiones del conde del Castillejo. — Magnitud dc sus rentas. — La discusión de las bases de reversión se prolonga, y el conde del Castillejo se traslada á España. — Se le niega el título de duque. — Exigencias que se le imponen, antes de continuar la discusión de las bases de arreglo. — Intervención del marques de Grimaldi. — Acuerda las condiciones de reversión. — Aceptación del rey y

decreto de incorporación del correo. — Resultados del sistema de los monopolios ó privilegios personales. — El servicio de correos constituye una función del Estado. — Fija su residencia en España el conde del Castillejo. — Adquiere una nueva pensión para sus parientes, y el título de duque de San Carlos. — Gestiona nuevas indemnizaciones. — La corona no retribuyó el monopolio en relación de la renta que ofrecía. — Actitud del conde del Castillejo. — Lo que percibía de arrendamientos. — Falta de equidad en la base de cálculo que se adoptó para fijar la indemnización. — Los Galíndez de Carvajal y los Turnn y Tasis.



Las ideas que inspiraban el gobierno de Carlos III, produjeron la transformación administrativa de la península. El comercio, las industrias fabriles, la agricultura, la distribución de la tierra, las comunicaciones, la hacienda pública, la enseñanza, el cuerpo judicial, el ejército, el clero, todo el vasto y complicado mecanismo del gobierno social, se modifica y mejora, mediante la acción ilustrada, prudente y firme de los hombres dirigentes de aquella época, desgraciadamente trans-

currida como un relámpago de la histórica grandeza española. En esta afanosa y fecunda tarea de reformar lo mal concebido, completar lo deficiente, y crear lo necesario al bienestar y prosperidad común, la situación de las Indias fué materia principal de estudio y de obra concienzuda.

Abiertos al tráfico universal los puertos de América y fundados los transportes postales, se pensó en incorporar á los derechos de la corona, el servicio de correos de Río de la Plata, Perú y Tierra Firme, abandonados hasta entonces á la explotación de una familia, que disfrutaba de un monstruoso monopolio, no sólo por la magnitud de los intereses por este abarcados, sino también por la naturaleza del ramo de administración pública que lo constituía.

En todo tiempo había sido combatido, á pesar del sistema prevalente de arrendar

las rentas de Indias, y los principios económicos dominantes sobre exclusivismos y privilegios comerciales. El servicio postal, por la fe pública que exigía, y la universalidad de intereses que afectaba, no podía sin herir el sentimiento general, encastillarse en el odioso monopolio privado. La opinión le fué siempre contraria, mostrándose perseverante é insistente en las representaciones de los virreyes, gobernadores y particulares, que no podían en otra forma expresar sus ideas.

En estas luchas contra el juicio y la voluntad reinantes habían perdido los sucesores de Carvajal dos valiosas porciones de su privilegio, Méjico y la Habana, y después de activas gestiones, se libraron de la inconsciente expropiación total, tímidamente resuelta y fácilmente revocada por Fernando VI. (Cap. III.)

La reversión iniciada en el gobierno de Carlos III fué una resolución moderada y

decisiva, resultado de las ideas que ilustraban el espíritu de los hombres de Estado de aquel tiempo, de la resistencia levantada por el monopolio, del propósito de crear por el servicio de correos una fuente de entradas para la corona, y de la necesidad de fomentar y desenvolver las comunicaciones y el comercio de las Indias. Fué una de las primeras conquistas alcanzada por la reacción general, operada contra el sistema de relaciones comerciales mantenido hasta entonces entre España y sus colonias, y que muy pronto debía llegar á su triunfo definitivo con la famosa declaración del comercio libre.

« Pero considerando yo desde el principio, decía el rey, que el giro de la correspondencia interna de aquellos dominios, se quedaría con toda la imperfección y dificultades que tuvo siempre si no se daba nueva forma, semejante á la de España, y que era imposible lograrlo mientras aque-

llos oficios de correos estuvieran en manos de particulares, resolví igualmente incorporarlos todos á la corona.»

Realizóse inmediatamente esta operación respecto de los correos de Méjico y la Habana, que se hallaban concedidos en arrendamiento (cap. III), pero referente al oficio de correo mayor de las Indias, patrimonio exclusivo de una familia, se adoptó un procedimiento especial que ejecutara el pensamiento de la corona respetando los derechos particulares, tradicionalmente reconocidos y ejercidos, que el Estado no podía extinguir sin justa indemnización por los daños que causara.

Residía por entonces en Lima don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, conde del Castillejo y del Puerto, poseedor á título hereditario del monopolio de los correos de América (1). Era jefe de una

(1) F. de Bethencourt, *ob. cit.*

numerosa familia, algunos de cuyos miembros ocupaban altas posiciones en el clero y en la administración del Perú y Chile, y vivía en la vieja capital de los virreyes, de las rentas que le proporcionaba la explotación del servicio de correos, que cedía en arrendamiento por tiempo determinado. Atendía personalmente los asuntos relativos á su cargo, dispensaba generosa protección á sus parientes pobres, y gozaba de general aprecio por su posición y sus virtudes (1).

Conocida la resolución de la corona, el

(1) El conde del Castillejo en una de sus diversas súplicas al rey, ha dejado el catálogo de sus inmediatos parientes.

Hijos. — Don Mariano Joaquín de Carvajal y Vargas, primogénito, caballero profeso de la orden de Santiago, casado con Doña Mariana Eusebia Manrique de Lara, y su hija doña María Rosa.

Don Diego Melchor, caballero profeso en la misma orden, cadete de las guardias españolas.

Don Lorenzo José, doña Magdalena, casada con el capitán don Nicolás Próspero Manrique de Lara, y sus hijos legítimos doña Joaquina María y doña María Catalina sin tomar estado.

Hermanos. — Don Joaquín José Carvajal y Vargas,

conde del Castillejo creyó inconveniente y superfluo oponer inútiles resistencias y sólo se preocupó de conseguir la mayor compensación posible, del lucrativo privilegio cuyo precio de estimación se trataba de fijar.

El gobierno encargó de estudiar las condiciones de la reversión como las reclamaciones que pudieran intentar los

caballero de la orden de Santiago y Deán de la Santa Iglesia metropolitana de Lima.

Don Carlos Adriano de la misma orden de Santiago y alguacil mayor de la inquisición de la Concepción en el reino de Chile, casado con doña Mauricia Estrada, con ocho hijos hasta aquel año, y merced del título de Castilla.

Medio hermanos. — Don Francisco Pascual de Roa y Alarcón, casado y con varios hijos.

Don Tomás de Roa y Alarcón, presbítero.

Doña Antonia de Roa y Alarcón, casada con don Juan de Renaverte, capitán del ejército del reino de Chile, y sus hijos.

Doña Isabel de Roa y Alarcón, sin tomar estado.

Después de este inventario, el conde del Castillejo pedía para su hermano don Carlos Adriano la exención del pago de la media anata y de la carga de lanzas correspondiente al título de Castilla del cual carecían de despacho real, á causa de la erogación que exigían los derechos mencionados.

Expediente impreso sobre la reversión, pág. 45 y 46.

perjudicados de los correos de Méjico y la Habana á una junta de toda « integridad é instrucción » compuesta de los miembros togados de los consejos de Castilla, Indias y Hacienda, teniendo á los Directores de correos de la península como asesores informantes (1). Al designarle el objeto de su comisión, el rey manifestaba que el correo de los reinos del Perú, en otro tiempo se había tratado de incorporarlo á la corona, lo que sin duda no sucedió por no hallarse establecidos los paquetes marítimos á las Indias, sin cuyo servicio esta reunión habría tenido poca importancia. Recordaba que en el distrito del virreinato de Santa Fé, se creó

(1) Los miembros de la junta eran los señores Manuel Ventura de Figueroa, Pedro Rodríguez de Campomanes, Marqués de San Juan de Tasó, Marcos Ximeno, Domingo Trespalacios, Pedro Antonio Cosío, el licenciado José Benito Barros como fiscal, y los señores Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Quadra, ambos del consejo de hacienda, jueces, administradores generales de la renta de correos. — *R. ord.* diciembre 31 de 1764.

el correo de cuenta de la real hacienda, habiendo existido en esta forma hasta que el conde del Castillejo logró recobrarlo fundado en el privilegio de su casa, pero que esto se había consentido sin que averiguara el Consejo de Indias los derechos del Estado, recuperados en Tierra Firme por haber durante dos siglos y medio abandonado su monopolio los sucesores de Carvajal, ni tampoco estudiado la diferencia entre estafetas y el oficio de maestro mayor de hostes, postas y correos, lo único que contenía el título primitivo otorgado por doña Juana. Concluía agregando que había designado una persona para que pasara al Perú y Tierra Firme con la misión de fijar el producto líquido de las rentas del conde del Castillejo y en presencia de estas diligencias pudiera la junta determinar una justa indemnización del privilegio por extinguirse.

La junta envió todos los antecedentes

recibidos á examen del fiscal, quien expuso que el pensamiento del gobierno era realizar con el correo de Indias lo mismo que se había ejecutado en 1707 con los correos de España, Génova, Roma y Nápoles, habiéndose dispuesto en decreto de esa fecha la incorporación de los correos de todos los dominios de la corona. En España habían principiado á administrarse de cuenta de la real hacienda el día 1.° de agosto de aquel año; en Génova y Roma en 1721 y 1722, habiendo luego los interesados liquidado sus desembolsos y recompensas según la extensión y naturaleza de sus derechos.

Sostenía que la creación de cajas y estafetas no estaba comprendida en la concesión de Galíndez de Carvajal, ni podía encontrarse en ella porque no se conocían en el tiempo de su otorgamiento. Eran por lo tanto privativas del real patrimonio y á él debían volver con efecto de verda-

dera reintegración. Existía el antecedente de que habiendo don Diego de Carvajal y Vargas sin licencia alguna, y en uso de facultades que se creía con derecho á ejercitar, fundado una estafeta en la ciudad de Lima, se ordenó al licenciado Castro, que la suprimiera y no la consintiese hasta nueva resolución del rey, demostrándose que el título de los Galíndez de Carvajal era idéntico al concedido cuatro años más tarde á Bautista Mateo y Simón de Tasis, que únicamente comprendía la maestría mayor de hostes, postas y correos (1).

Apoyado en estas consideraciones y otras de un orden secundario, el fiscal terminaba pidiendo la reversión inmediata del correo de los reinos del Perú, quedando libres los interesados para deducir sus derechos ante la junta.

(1) R. Céd. Escorial, marzo 17 de 1564.

En otros escritos manteniendo siempre las mismas conclusiones aconsejaba que se reconociera al conde del Castillejo una indemnización provisional de mil ciento cuarenta y cinco pesos, cinco reales y treinta y dos maravedises anuales, como correspondientes al virreinato de Santa Fe, y siete mil pesos referentes á los reinos del Perú, tomando como base para fijar esta suma las investigaciones practicadas en 1719 por el príncipe de Santobono.

La junta expidió el dictamen después de largas tramitaciones é investigaciones, de recopilar antecedentes é imponerse de las representaciones de la parte interesada y aconsejó la incorporación inmediata fijando una indemnización de diez mil pesos, ocho mil por el oficio del Perú y dos mil por el de Santa Fe, hasta que se determinara el precio definitivo de la abolición del privilegio. Las opiniones del fiscal habían prevalecido en su seno, á pesar de

la injusta adopción de ciertas cifras que servían de base á su juicio.

La junta para aceptar y redondear aquella suma, había tenido especialmente en cuenta el producido de la correspondencia epistolar, negando á la casa de Carvajal, de acuerdo con el fiscal, el derecho de establecer estafetas, y mucho menos correos de encomiendas, y no tomando en consideración la renta de estos servicios, puesto que su explotación era un hecho abusivo, cuya tolerancia no modificaba su carácter.

Los fundamentos de esta opinión no eran verdaderos ni justos.

Existen dos formas de adquirir derechos. El título expreso, formal y legítimo, y el usufructo de la cosa, nunca disputado ni interrumpido en su tranquila posesión.

El correo mayor de Indias hallábase obligado á tener representantes en Sevilla, en la corte, y en cualquier punto del

territorio de la península donde fuera necesario para recibir y entregar la correspondencia de América.

Felipe II así lo había ordenado y Felipe IV más tarde confirmó esta decisión (cap. XII).

¿Qué otro establecimiento que el de estafeta podía ser la oficina ó agente encargado de recibir y expedir la correspondencia? ¿Y si las autorizaban en España, donde no regía el monopolio, no existirían en las Indias donde este imperaba de un modo exclusivo y absoluto?

Aunque el título primitivo de concesión no indicara especialmente la facultad de fundar estafetas, porque entonces, como afirmaba el mismo fiscal, no se conocían, habíase en cambio por cédulas posteriores concedido virtualmente este derecho. Establecidas aquellas en España sin observación alguna respecto de las que funcionaban en América, habíase aceptado un

hecho, que ampliado y prolongado en la península, constituía el reconocimiento de un derecho. Los términos del título originario nada prescribían referente á la fundación de estafetas, pero como la buena interpretación legal permite hacer todo lo que no está prohibido, es lógico concluir que podían crearse las oficinas de correos, mucho más cuando eran un elemento necesario para la regular explotación del servicio postal.

Por otro lado, el abandono que la familia de Carvajal había hecho de los correos de Méjico, Habana y Nueva Granada, se invocaba para no reconocerle sus derechos en estas jurisdicciones y era justo que el mismo argumento que en este caso la perjudicaba, pudiera favorecerla respecto de las estafetas y encomiendas, en que idéntico abandono habíase producido de parte de la corona.

Arriba de estas consideraciones más ó

menos contestadas por la junta debe observarse que estos dos últimos servicios nacieron con el correo mismo. Se combatió y discutió el monopolio en diferentes ocasiones, pero nunca la extensión de facultades con que era ejercido. Hasta el momento de la reversión disponíase de su posesión inmemorial y continua, sin que hubiera sido turbada en todo ó en parte por causa alguna, fuera de las mutilaciones del privilegio mismo, ejecutadas en Méjico y la Habana, verdaderos despojos, arbitrariedades oficiales sostenidas por la fuerza pública.

No podían, además, estimarse el transporte de encomiendas y la conducción de correspondencia como funciones distintas. Ambas constituían servicios del correo propiamente dicho. La comunicación epistolar y la encomienda postal aparecieron conjuntamente, y la segunda fué el motivo originario de las mensajerías de

la universidad de París. La correspondencia entre las agrupaciones sociales, no vive solamente de las relaciones de afecto; obedece á necesidades reales, y al lado de la carta ha nacido la pequeña encomienda, porque la comunicación trae consigo el intercambio, y el correo no podía dispensarse de realizar por lo menos la conducción de dineros. En estas condiciones ha surgido en Europa y América la institución postal. La correspondencia y la encomienda representan su historia y sus elementos de vida, forman su naturaleza íntegra y su estructura primitiva.

La casa de Carvajal sirviendo el correo con la amplitud que se condenaba, había llenado un vacío y satisfecho exigencias comunes, prestando un gran beneficio á los intereses generales.

La junta, olvidando estas circunstancias y desconociendo aquellos antecedentes legales é históricos, dictaminó fuera de

todo derecho, sin cuidarse de la justicia, ni siquiera ajustar su criterio á la equidad.

El rey había decretado la reversión y no la expoliación, y por un sentimiento de honradez rechazó las condiciones de incorporación aconsejadas por la junta.

« Me hace mucha repugnancia, decía, despojar á un vasallo de su posesión antigua, antes de haber averiguado la justa y precisa recompensa que se le ha de dar, mayormente resistiéndolo el interesado con verdadera eficacia. Deseo que antes de todo se proceda á la discusión de los justos derechos que corresponden al conde del Castillejo, y averiguación de la renta anual que disfrutaba antes del establecimiento de los correos marítimos, distinguiendo en la forma posible lo que importaban la maestría de hostes y postas, las estafetas y portes de cartas, las cargas y carguillas que los chasquis conducían.

» Concedo al efecto á la casa de Carva-

jal para las pruebas y justificaciones que ha de presentar el término ultramarino de Indias, con denegación de toda prórroga, y encargo al comisionado remita pronto todas las noticias comprobadas que hubiese adquirido dentro de dicho término. »

Un miembro de la junta, don Pedro Antonio Cosío, fué designado « para que pasase al Perú y reino de Tierra Firme, á investigar con acuerdo de los respectivos virreyes, los valores anuales de los oficios de que el conde del Castillejo estaba en actual posesión, á fin de que se pudiese venir en conocimiento de la recompensa, que, según la naturaleza de la merced, se le debería entregar en justicia ».

Cosío pasó inmediatamente á Lima y ocupóse de cumplir su comisión, escuchando los informes de los virreyes, y del apoderado del conde por encontrarse este último en la corte.

Antes de salvar sus intereses, el here-

dero de Carvajal se preocupó de satisfacer su hueca vanidad, solicitando, como primera condición, que se le concediera la grandeza de España con el título de duque y la denominación que él adoptara, y libre de lanzas y medias anatas, perpetuamente, para sí, sus hijos y sucesores.

En cuanto á la importancia de sus rentas, puede apreciarse por una representación de él mismo, en que declaraba:

« Por la operación de tres quinquenios ejecutada en Lima, aunque no con aquellas pruebas y justificativos que estando presente el suplicante se hubiera demostrado, resulta haber producido las encomiendas de oro, envoltorios y cajoncitos, ciento treinta y seis mil setecientos cuarenta y cinco pesos y un real, de las barras y barretones de plata trece mil doscientos trece pesos y seis reales; de la plata en cruz y los cajoncitos de valor ciento veintiséis mil cuatrocientos cin-

cuenta y cuatro; y de los pliegos, cartas, autos y paquetes doscientos un mil diez pesos y dos reales, que unidas todas estas partidas ascienden á cuatrocientos setenta y siete mil cuatrocientos veintitrés pesos y un real. Por la incompleta operación ejecutada en Santa Fe de Bogotá, consta dejar libres anualmente mil ciento cuarenta y cinco pesos.

« En ninguna de estas liquidaciones se comprende el importe efectivo por el transporte de pliegos y cartas de oficio de todos los tribunales y audiencias de aquellos reinos cuya verificación hecha en Lima en virtud de real cédula de 2 julio 1705 importan anualmente doce mil cuatrocientos sesenta y dos pesos, á que aumentan mil quinientos sesenta y dos pesos y medio asignados por dicha razón en 5 de abril 1599. Y aunque en Santa Fe de Bogotá está mandada á hacer con la misma solemnidad, todavía no ha ve-

nido, ni el de otros justos derechos, como el de los pasaportes que se dan á los conductores y más personas que los piden para sus urgentes diligencias, que pasa de seis mil pesos al año, ni el de otras utilidades que producen las tres veredas establecidas en el reino del Perú.

« De todos estos intereses se halla el suplicante en actual posesión, no por usurpación, siniestra inteligencia, maña ó poder, sino por un título tan literal y claro como legítimo, comprendiendo igualmente no sólo el transporte de cartas y despachos de oficios y de particulares, si también el de negociaciones ó encomiendas, casos y cosas anexas y pertenecientes á las Indias que se hubieran de despachar de unos pueblos á otros y para estos dominios.

« La universalidad de este privilegio se extiende generalmente á todas las Indias descubiertas y por descubrir. Mediante

ello tengo derecho á los correos de Nueva España, islas y provincias de su dependencia, sobre que pende pleito en el Consejo de Indias, y en términos de justicia no dudaría vencerlo si hubiese de seguirlo, porque sobre estar ejecutoriada dicha universalidad en las dos Américas, se halla reintegrado en los de Santa Fe, y tiene favorable sentencia de vista, de fecha 12 de diciembre de 1760, en los de la Habana, sin embargo de haberse establecido éste por la real hacienda.»

Cosío expidió su informe, pero la discusión de las condiciones de la reversión se prolongaba sin resultado, por las resistencias del fiscal y de la junta y las pretensiones del conde, que perjudicado por esta situación, se resolvió á manifestar el deseo de abreviar trámites y llegar á una transacción, que pusiera fin á la querella.

El rey le negó categóricamente el título

de duque como condición estipulada en el contrato. Era un honor muy alto y sólo discernido á notables méritos y no podía deprimirse fijándolo como precio comercial de la rescisión de un privilegio lucrativo; le prometió la dignidad de grande de España, asegurándole que más tarde, cuando estableciera su residencia en la península, le otorgaría espontáneamente el título solicitado, pero nunca como cumplimiento de cláusula convencional. Los honores dispensados por el Estado, hallábanse fuera del comercio, y en ningún caso podían ser materia de un compromiso entre la corona y sus vasallos.

Antes de continuar la discusión de las bases, el rey exigió que el conde del Castillejo se conformará con esta situación. De otra manera hallábase resuelto á cortar toda diligencia puramente administrativa y volver el expediente á que siguiera los trámites judiciales.

El conde no pudo hacer más que conformarse con esta imposición, y las diligencias prosiguieron como se habían iniciado.

El eminente marqués de Grimaldi, cuya habilidad consumada en los negocios públicos había sido tantas veces demostrada en el gobierno de una vasta y complicada administración, sin cuidarse de los escrúpulos de la etiqueta de la corte, concurrió personalmente á casa del conde del Castillejo, á tratar de las bases de la reversión. Era tan profundo su convencimiento de la excelencia de esta medida, como principio y obra de buen gobierno, que encontrábase impaciente por realizarla y no omitía ninguna diligencia que pudiera llevarle pronto á este objeto.

Tuvo que luchar con las pretensiones del conde y las resistencias apasionadas y mezquinas de la junta, á quien no se había retirado el conocimiento de este asun-

to. Después de largas y prolijas negociaciones pudo convenir y al fin hacer aceptar de la junta las bases de incorporación á la corona del correo de las Indias, que había nacido y adquirido desarrollo bajo la odiosa y combatida forma de un privilegio industrial, otorgado como una retribución de servicios al país.

El proyecto de acuerdo registraba las siguientes cláusulas :

La concesión para el conde del Castillejo y sus sucesores, perpetuamente, de los honores y tratamiento de grande de España, debiéndosele expedir el título á su vuelta de América, relevando de por vida al conde y á su primer heredero del pago de lanzas y medias anatas, remitiéndose á la cámara la pretensión que tenía la casa de Carvajal á la grandeza en propiedad.

El título honorario para sí y sus sucesores, de correo mayor de las Indias, sin

que por esta gracia le quedara derecho alguno á este oficio.

Cancelación hasta la fecha del convenio, de todas las lanzas y medias anatas debidas por la familia de Carvajal, por los títulos de condes del Puerto y del Castillejo, y exención de aquellos derechos durante la vida del conde y de su primer sucesor.

Concesión de título de Castilla para todos los primogénitos de la casa de Carvajal, gozando solamente al presente de la excención vitalicia de lanzas y medias anatas.

Una pensión anual de catorce mil pesos sencillos de á ciento veintiocho cuartos cada uno, sin quedar sujetos á descuentos ni valimientos, ni deducción alguna ordinaria ó extraordinaria ni á la contingencia de si rinden más ó menos los correos de Indias.

El pago de esta pensión por la tesore-

ría de la renta de correos de Madrid por tercios, como se ejecutaba con la casa del conde de Oñate.

El anticipo en Lima de la primera anualidad, la cual empezaría á contarse desde el momento en que efectivamente quedara incorporado á la corona el oficio de correos y principiara á cobrarse su producto por la real hacienda.

La facultad de poder el gobierno cambiar esa pensión por una cantidad en efectivo, ó en bienes raíces, que produjera una renta equivalente.

Facultad para el conde del Castillejo, de vender y desvincular todos los bienes que poseía en Indias, con libertad absoluta de alcabala y todo otro tributo (1).

Permiso para introducir en España el producto de la venta de sus bienes ó sus

(1) El conde del Castillejo poseía dos casas principales en Lima y dos haciendas en las cercanías de esta ciudad.

rentas, libres de todo impuesto ó derecho.

Exoneración de la pensión de doscientos pesos plata anuales que pagaba la familia de Carvajal al decano de la inquisición en Lima.

Pasaje libre hasta esta ciudad en los buques de la armada española, para sí y cuatro criados, así como para su equipaje.

Siete mil pesos en efectivo de cordoncillo para el pago del transporte del conde y su familia desde Lima á España.

El pago á todos los arrendatarios del correo en América de los días que faltaran para llenar el término de arrendamiento que tuvieran abonado al conde, á causa de la práctica que éste observaba de cobrarles un año adelantado.

La promesa por parte del rey de ordenar al virrey, audiencia de Lima, y demás tribunales, le auxiliaran en la realización de sus bienes y en las cobranzas de lo que se le debiera.

La gestión pendiente sobre el pago de mil pesos ensayados, concedidos á don Diego de Carvajal y Vargas, en cierta encomienda de Indias, como del abono del porte de las cartas de oficio de los tribunales de Lima y Santa Fe, se reservaba continuarla el conde del Castillejo, « porque teniendo estos expedientes origen de cosas ya pasadas, y siendo enteramente inconexos y separados, del referente á la incorporación, de poder seguirlos y recibir aquella porción que se estimase en justicia, hasta el día en que la real hacienda entre en posesión de dichos oficios ».

El rey aceptó estas condiciones, y fueron aprobadas por real cédula du 13 de octubre 1768, firmada en la histórica residencia de San Lorenzo del Escorial (1).

(1) Debiendo comunicarse esta cédula á los gobiernos y administraciones de América, se imprimió en un opúsculo de 70 páginas, en 4.º mayor,

En la misma fecha se ordenó que el correo de las Indias se incorporase á la corona el 1.° de julio del año siguiente, y desde ese día existiera como una dependencia y un servicio del gobierno.

La institución postal de América, doscientos cincuenta y cuatro años después de haber nacido, volvía á formar parte de las funciones del Estado, de donde habíala desprendido la falta de ideas sobre administración pública. Los monarcas, por lo mismo que ejercían poderes absolutos, eran tan celosos de la plenitud de sus facultades como de la integridad de sus dominios y nunca se hubieran despojado de atributos que en su concepto fueran

que hemos registrado en el archivo de Indias. Contiene la extensa serie de documentos á que dió lugar la reversión, terminando con la inserción del contrato que hemos extractado. Barros Arana conoció esta publicación y trascribe algunos fragmentos muy incompletos de ella. Olivera extracta algunos documentos, pero parece que no tuvo á la vista aquella colección. Lafuente únicamente menciona algunas estipulaciones de la reversión.

abandono de incumbencias propias de la real soberanía. Prevalecía entonces el sistema de arrendamiento de los servicios fiscales y los privilegios personales á título oneroso ó retributivo, y en este camino se llegaba á deplorables exageraciones. « Concretándonos al consejo real de Indias y á la casa de contratación de Sevilla, no quedó uno solo de sus oficios que no se donase ó vendiese. Felipe III en 16 de julio de 1614, donó á don Rodrigo Pérez de Rivera, la escribanía de cámara de la casa de contratación. Felipe IV enagenó todos los cargos y oficios de la misma casa y del consejo de Indias, haciendo merced gratuita á su privado, el conde duque de Olivares, de 1623 á 1639, de los oficios de alguacil mayor de la primera y canciller registrador de las segundas, y al conde de Castillo de la plaza de alcaide, y guarda mayor juez oficial de la casa de contratación y juez conservador de las

fábricas de la Lonja de Sevilla. Y Carlos II aun pudo vender en 1670 una escribanía de cámara del consejo y una portería perpetua en 1685, y en la casa de contratación ya no encontró más que un oficio de proveedor general de las armadas y flotas de las Indias, que enajenó en 19 de diciembre de 1685. Tamaño derroche había de producir una gran inmoralidad, un gran desconcierto en la administración, una verdadera anarquía hasta en la justicia, desde el momento que la vigilancia é intervención del Estado había pasado á poder y al interés de los particulares » (1).

No obstante aquellas prácticas, que representaban la escuela y la tradición de la administración española, eran por su naturaleza tan inseparables del Estado las

(1) Manuel Danvila. — Significación que tuvieron en el gobierno de América la casa de contratación de Sevilla y el consejo superior de Indias. Conferencia leída en el Ateneo de Madrid el día 7 de enero de 1892.

funciones del correo, que apenas establecido, tuvo aquél necesidad de intervenir para garantir el transporte y la inviolabilidad de la correspondencia (cap. XVIII). Estas medidas, sin sospecharlo sus autores, fueron el reconocimiento de la inconsistencia del servicio postal como monopolio privado. Requería en todo instante el apoyo, la seguridad, la fe pública de la corona, lo que demostraba que se trataba de un oficio á ella inherente. Despertó por eso el privilegio inquebrantables resistencias, á pesar de que le favorecían las ideas y hábitos de la época. Se refería á un ramo sacado de su sitio propio y natural, que no encontraba acomodo seguro en manos bastardas, y en el orden de las cosas humanas, lo bueno y lo verdadero pueden retardarse en su camino, pero son fuerzas permanentes, superiores á todo obstáculo transitorio, que al fin se abren paso y llegan á cumplir la ley de su des-

tino. Carlos III al realizar la reversión, obedeciendo á ideas que ya gobernaban su tiempo, firmó la sentencia definitiva de un pleito secular.

El último de los usufructuarios del monopolio, el conde del Castillejo, acompañado de su familia, trasladóse á la península con todas las prerrogativas y honores que había adquirido mediante su contrato. En su nueva residencia su preocupación fué continuar empeñosamente sus instancias pendientes, en especial sobre la propiedad del título y honores de grande de España que correspondía á su primogénito. La corona decidió al fin esta cuestión á principios de 1789, reconociendo la grandeza en el carácter pretendido, y acordando una pensión de ocho mil duros anuales para los nietos y sobrinos del último correo mayor de las Indias, á quienes nada se había concedido por el convenio de la reversión, fuera del título de

Castilla, limitado á los primogénitos de la familia. Esta justa bonificación, el conde de Floridablanca la comunicó á Basavilbaso, quien despachó un correo expreso para trasmitir la buena noticia á los descendientes de Galíndez de Carvajal residentes en el reino de Chile (1).

El conde del Castillejo, vencedor en cuestión de honores, adoptó la designación de duque de San Carlos, prosiguiendo sin embargo las diligencias para obtener el pago del porte atrasado de las comunicaciones oficiales en el virreinato de Nueva Granada. Pueden apreciarse en la discusión de estas reclamaciones la decidida oposición que las pretensiones del conde encontraban en la corte y las verdaderas argucias de leguleyo que se oponían para desconocer sus legítimos derechos.

(1) Olivera, *art. cit.*

El duque de San Carlos solicitaba el abono de cincuenta mil ciento cincuenta pesos plata, veinte reales y seis y medio maravedises, valor total impago del porte de las cartas y pliegos de oficio del superior gobierno y tribunales del virreinato de Nueva Granada, y despacho de correos extraordinarios en el mismo distrito.

La suma pretendida hallábase debidamente comprobada por documentos presentados al efecto, y sobre su exactitud sólo habíanse hecho observaciones que podían ocasionar alguna pequeña disminución.

La oposición se fundaba principalmente en otros puntos. Se sostuvo que el título primitivo de mil quinientos catorce no autorizaba á cobrar el porte de la correspondencia oficial, puesto que guardaba silencio á este respecto, y existía únicamente una cláusula de carácter general.



EL CONDE DEL CASTILLEJO Y PRIMER DUQUE DE SAN CARLOS.

Reconocíase que en el Perú, el virrey Velasco había convenido con el correo mayor pagarle anualmente mil pesos ensayados por el transporte de la correspondencia real cualquiera que fuese en cantidad, pero se observaba al mismo tiempo, que aunque abonada esta suma, no había constancia que aquella estipulación hubiera sido aprobada por la corona.

Se aceptaba también que el territorio de Nueva Granada no estaba comprendido en el acuerdo del virrey Velasco, desde que aquel no pertenecía entonces á su jurisdicción, pero, sin embargo, se concluía que en caso de reconocer alguna indemnización no debía pasar de la anualidad recibida en el Perú.

Si el título primitivo encerraba sólo una cláusula general sobre el abono de porte, ¿por qué el silencio referente á la correspondencia oficial había de inter-

pretarse como una excepción de pago?

Si en el Perú se cobró siempre la anualidad de mil pesos, ¿qué duda existía de que el convenio de Velasco mereció aprobación del rey?

Si Nueva Granada no pertenecía á la jurisdicción del Perú, ¿porqué aplicarían en aquella el acuerdo que únicamente para este se había realizado?

En el expediente que tenemos á la vista no aparece ninguna resolución mandando abonar al duque el crédito que exigía, pero muy fácil debió serle levantar con éxito las observaciones contrarias y llegar por lo menos á una transacción, como aconsejaban el contador general y el fiscal de la corte (1).

¿La corona retribuyó la extinción del monopolio, en relación á su importancia siem-

(1) Informes sobre la reclamación del duque de San Carlos de cierta cantidad en recompensa del tiempo que perteneció á su casa el oficio de correo mayor. M. S. inédito en el archivo de Indias.

pre creciente y á las entradas efectivas que producía?

Es característico de la raza y de la época la observación que ofrece el señor de Carvajal y Vargas, conde bifronte, aparte de otros títulos hereditarios y de los derechos á otras distinciones que pudo pleitear, y de los pergaminos que no tenían en limpio sus hermanos y parientes por falta de pago de las lanzas y medias anatas. Heredero y poseedor á perpetuidad del privilegio personal más valioso y de mayor porvenir que los monarcas absolutos pudieron en América otorgar, al discutir la reversión ocupóse primero de conseguir pomposos títulos, antes de asegurar una justa retribución de las rentas que cesaría de percibir. La vanidad de los falsos honores prevaleció sobre los intereses reales, que no fueron los más favorecidos.

El cálculo para servir de base á la indemnización, debía referirse á las en

tradas totales del correo, que según la solicitud al rey anteriormente mencionada, alcanzaban alrededor de cien mil pesos por año. El conde del Castillejo, tratándose de lo que constituía su absoluta propiedad, tenía el derecho de administrar con el descuido ó la escrupulosidad que estuvieran en su voluntad y aptitudes, pero un mal arrendamiento no podía ser el regulador del precio de indemnización por fijarse. La justa base hubiera sido el producido total del servicio, cualesquiera que fueran las personas que lo aprovecharan. Esta era una circunstancia enteramente independiente á la que para nada tenía que referirse el Estado.

Teniendo únicamente en cuenta las entradas actuales en el momento de la reversión, sin considerar el aumento anual que experimentaban, lo que también debería haberse tenido presente en este caso, los descendientes de Galíndez de Carvajal,

recibieron sólo el catorce por ciento de su renta efectiva, y veinte años más tarde ascendió esta proporción al veintidós por ciento, computando la pensión que se concedió á los parientes más lejanos. El ancho margen que para siempre quedó en descubierto, se llenó con títulos que el conde buscó en primer lugar, sin pensar que estas distinciones cuando no reposan sobre méritos personales, es necesario pasearlas con la librea de la fortuna para que fijen siquiera la mirada del transeunte.

La mezquindad de la indemnización resalta cuando se la compara con la que alcanzaron las Tasis, que han conservado y explotado gran parte de su privilegio, hasta después de la constitución del imperio alemán, hasta que el correo se declaró un servicio del gobierno general y fué incorporado á sus funciones. Antes de la unidad de la nación, los Estados que se

libertaron del monopolio les acordaron ya cuantiosas retribuciones, y hoy disponen de grandes fortunas, disfrutan de valiosas posesiones y espléndidos palacios, y llevan el título de príncipes los sucesores de Rogerio, el maestro de postas del Tirol, que prestó bastantes servicios para conseguir en Europa idénticos favores á los que, de los mismos soberanos, obtuvo en Indias un ilustre consejero de los reyes católicos.

Las diferencias de liquidación entre los dos más grandes monopolios personales que hayan existido, no han sido producidas por la diversidad de las épocas en que aquellas se han realizado. En este siglo, sin duda, la propiedad goza de respeto y garantías que antes le faltaban, y nunca la institución postal adquirió como ahora importancia y desenvolvimiento más considerables. Sólo en Alemania estas circunstancias favorecieron á los Tasis. En

España no pudieron aprovechar de aquellas ventajas alcanzadas en el tiempo, pero supieron defender sus derechos y obtener una retribución razonable.

En 1707 verificóse la reversión de su privilegio, y se mandó pagar de la caja de correos, anualmente y como renta perpetua de los condes de Oñate y Villamediana, descendientes de Francisco y Simón de Tasis, las sumas de ciento veinte mil ducados, y seis mil seiscientos setenta y ocho doblones. Correspondía esta última partida al interés de cuatro por ciento, reconocido hasta que el Estado pudiera restituir la cantidad de ciento sesenta y seis mil novecientos cincuenta y tres doblones, entregados á la corona por la casa de Tasis, para adquirir « por siempre jamás » el monopolio de los correos de la península. Y se dió cancelada, además, la suma de sesenta y dos millones, ochocientos veinte y nueve mil, seiscientos setenta y un maravedises adeu-

dados al tesoro público del impuesto de la media anata (1).

Estimando las diferencias de tiempo y de valor entre ambas concesiones, la indemnización acordada á los Galíndez de Carvajal fué enteramente mezquina respecto del producto real de su privilegio, é irrisoria en relación á las recompensas otorgadas á los Tasis.

El monopolio del correo de las Indias exigía una retribución mucho mayor de la que obtuvo, pero no mereció más el conde del Castillejo, grande é ilustre por sus antepasados, y por sus hijos y nietos, que llegaron en España á las posiciones más eminentes en las letras, en la milicia y en el gobierno.

Carlos III siguió por principio el camino antes iniciado únicamente por interés de la corona, y conquistando beneficios

(1) Sobre el establecimiento de correos en el Nuevo Reino de Granada. Expediente cit.

para el Estado y para el público, adelantándose á las naciones de Europa que aun mantenían el monopolio, realizó una trascendental reforma administrativa, reveladora de la ciencia nueva que nutría el pensamiento de su inmortal gobierno.

FIN DEL TOMO PRIMERO.

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO

LA COMUNICACIÓN ANTES DE LA CONQUISTA

CAPÍTULO II

DURANTE LA CONQUISTA Y LA COLONIA

CAPÍTULO III

MONOPOLIO DEL CORREO

La familia Galíndez de Carvajal

1514-1769

CAPÍTULO IV

LAS CARRETAS

CAPÍTULO V

LAS ARRIAS

CAPÍTULO VI

TRANSPORTES MARÍTIMOS

CAPÍTULO VII

TRANSPORTES FLUVIALES

CAPÍTULO VIII

INCOMUNICACIÓN Y AISLAMIENTO

CAPÍTULO IX

CAMINOS

CAPÍTULO X

FUNDACIÓN DEL CORREO

Domingo de Basavilbaso

1709-1775.

CAPÍTULO XI

SERVICIO TERRESTRE

1749-1769.

CAPÍTULO XII

SERVICIO MARÍTIMO

1565-1768.

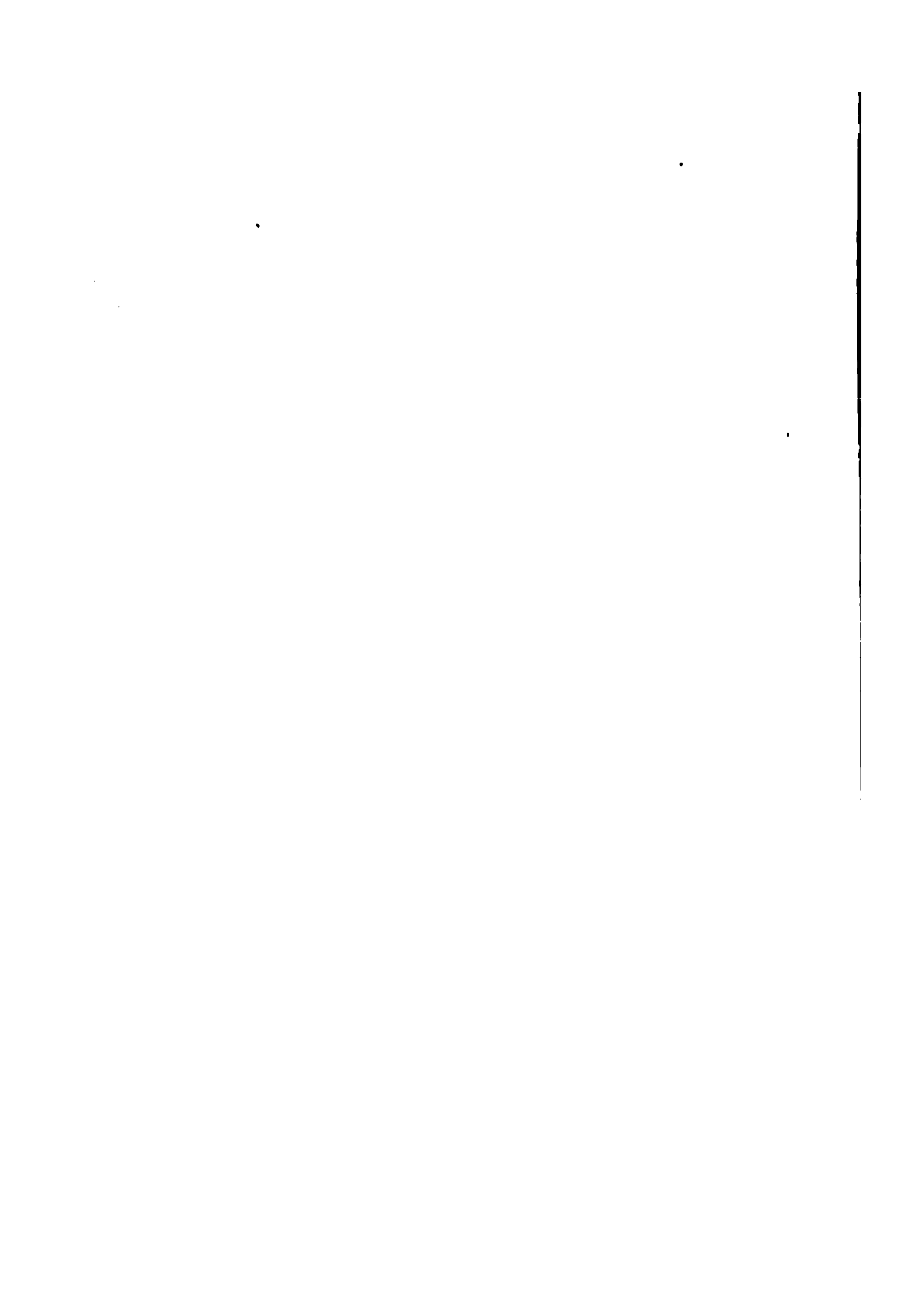
CAPÍTULO XIII

REVERSIÓN DEL CORREO

1768-1793.

ÍNDICE DE LOS GRABADOS

PARÍS. — IMPRENTA P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE. — 55545.




3 2044 020 485 785


WIDENER
SEP 1 0 1997
BOOK DUE
CANCELLED

